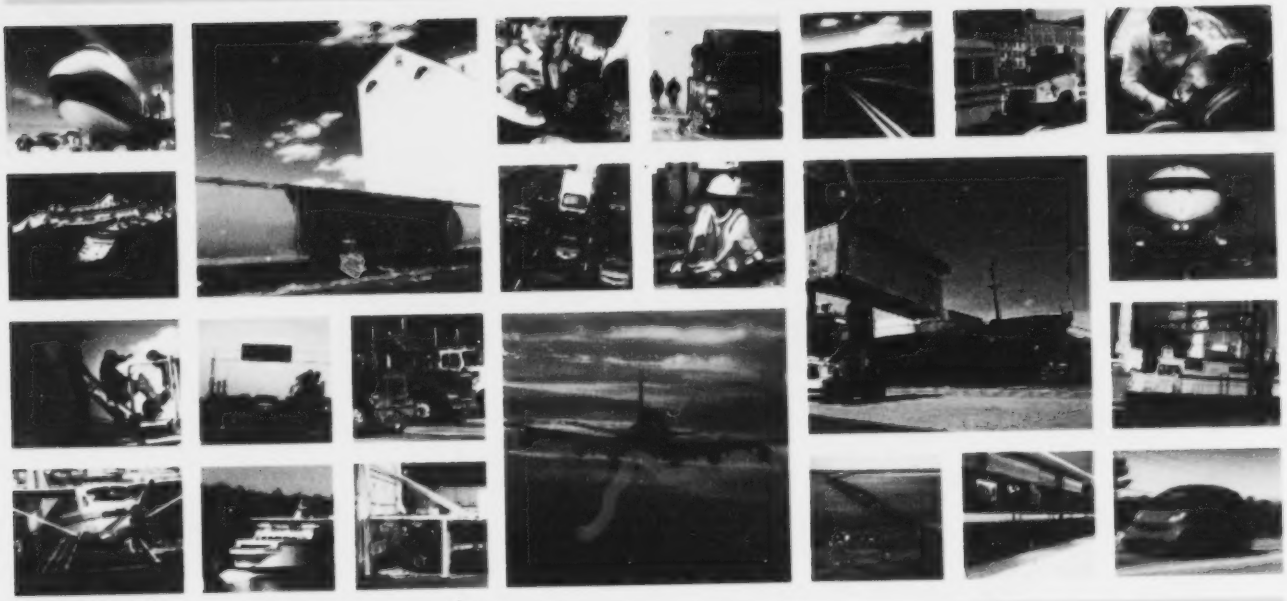
TP 13198F



Les transports au Canada 2005

Rapport annuel

Transports Canada
Transport Canada

Canada

TP 13198F

Les transports au Canada 2005

Transports Canada · Transport Canada

Canada

© Ministre des Travaux publics et des Services gouvernementaux, Canada, 2005

Cat. No. T1-10/2005F
ISBN 0-662-71891-7

Also available in English under the title "Transportation in Canada 2005"

Minister of Transport,
Infrastructure and Communities

Ministre des Transports,
de l'Infrastructure et des Collectivités

Ottawa, Canada K1A 0N5

APR 20 2006

Son Excellence la très honorable Michaëlle Jean, C.C., C.M.M., C.O.M., C.D.
Gouverneure générale du Canada
Rideau Hall
1, promenade Sussex
Ottawa (Ontario) K1A 0A1

Excellence,

C'est avec grand plaisir que je vous présente le dixième Rapport annuel sur la situation des transports au Canada. Ce rapport est produit conformément aux exigences de l'article 52 de la *Loi sur les transports au Canada*.

L'année 2005 a connu sa part de défis et le réseau de transport canadien n'y a pas échappé. Les pressions sur le système de transport du Canada sont venues d'une croissance rapide du prix de l'énergie, de la nécessité de continuer à améliorer la sûreté du transport et de l'impact des économies à croissance rapide telles que la Chine sur les portes d'entrée et les corridors commerciaux du Canada. Dans le contexte d'une chaîne mondiale d'approvisionnement, le système de transport de notre pays doit s'adapter rapidement aux forces d'intégration mondiale qui nécessitent des efficiences intégrées pour demeurer concurrentiel.

Le rapport présente une analyse de l'information disponible la plus récente et examine le rôle du système de transport canadien au niveau de la production, de la distribution et de la consommation de biens et services. Il examine aussi l'évolution des besoins en transport et les ajustements du système de transport face aux besoins changeants et aux conditions du marché.

Comme dans les rapports précédents, le dixième rapport sur la situation des transports au Canada fournit de l'information utile au processus décisionnel lié aux politiques et aux programmes.

Veuillez agréer, Excellence, l'expression de mes sentiments distingués.

Lawrence Cannon

L'hon. Lawrence Cannon, C.P., député

106-05316/

TABLE DES MATIÈRES

Page

Points saillants du rapport i

1. Introduction 1

2. Les transports et l'économie 3
Résultats de l'économie canadienne 3
Commerce international et couloirs commerciaux 5
Régions d'importance pour les transports 8
Productivité et évolution des prix dans le secteur des transports 10
Importance des transports pour l'économie canadienne 11

3. Dépenses consacrées aux transports par les gouvernements 15
Dépenses publiques consacrées aux transports 15
Total des recettes de transport par ordre de gouvernement 18
Aperçu des dépenses et des recettes par mode 19

4. Sécurité et sûreté des transports 21
Sécurité des transports 22
Sûreté des transports 31

5. Les transports et l'environnement 37

6. Transport ferroviaire 45
Principaux événements en 2005 45
Infrastructures 45
Structure de l'industrie 46
Emploi 46
Énergie 47
Transport des marchandises 47
Trafic voyageurs 51
Prix, productivité et résultats financiers 51

7. Transport routier 53
Principaux événements en 2005 53
Infrastructures 55
Structure de l'industrie 56
Transport des passagers 61
Transport des marchandises 63
Transport des marchandises par camion 65
Prix, productivité et résultats financiers 68

TABLE DES MATIÈRES (suite)

Page

8. Transport maritime 69
Principaux événements en 2005 69
Infrastructures 71
Pilotage maritime 74
Structure de l'industrie 78
Transport des passagers 80
Transport des marchandises 81

9. Transport aérien 85
Principaux événements en 2005 85
Infrastructures 87
Structure de l'industrie 88
Prix, productivité et résultats financiers 90
Transport du fret 90
Transport des passagers 91

LISTE DES TABLEAUX

Titre *Page*

2. Les transports et l'économie

2-1 : Indicateurs économiques, 2004-2005 3
2-2 : Croissance économique des provinces, 2004-2005 5
2-3 : Voyages internationaux, 2005 8
2-4 : Transport commercial en proportion du PIB, 2005 11
2-5 : Demande de transport en proportion du PIB, 2005 11
2-6 : Transports commerciaux en pourcentage du PIB provinces et territoires : 2004 12
2-7 : Dépenses personnelles consacrées aux transports – provinces, 2004 12

3. Dépenses consacrées aux transports par les gouvernements

3-1 : Dépenses brutes et nettes consacrées aux transports par les gouvernements, 2001-2002 à 2005-2006 .. 15
3-2 : Dépenses fédérales d'exploitation, d'entretien et d'investissement, 2001-2002 à 2005-2006 16
3-3 : Subventions et contributions directes du gouvernement fédéral par mode, 2001-2002 à 2005-2006 17
3-4 : Recettes publiques provenant des usagers des transports, 2001-2002 à 2005-2006 18
3-5 : Dépenses et recettes de transport par mode et par ordre de gouvernement, 2001-2002 à 2005-2006 19

4. Sécurité et sûreté des transports

4-1 : Sommaire des statistiques sur la sécurité des transports par mode 23
4-2 : Perceptions du public à l'égard de la sûreté de l'aviation 31

6. Transport ferroviaire

6-1 : Chemins de fer au Canada, 2005 45
6-2 : Rationalisation du réseau ferroviaire au Canada 46
6-3 : Recettes du secteur ferroviaire, 2003 et 2004 46
6-4 : Emploi dans l'industrie ferroviaire, 2003 et 2004 47
6-5 : Production du secteur ferroviaire, en millions de tonnes-kilomètres payantes, 2003 et 2004 47
6-6 : Consommation de carburant des compagnies de chemin de fer, 2003 et 2004 47

7. Transport routier

7-1 : Longueur du réseau routier public du Canada 55
7-2 : Recettes des transporteurs pour compte d'autrui selon le secteur d'activités, 2000 – 2004 57
7-3 : Répartition de l'ensemble des recettes des entreprises de camionnage pour compte d'autrui selon la taille des transporteurs, 2000 – 2004 58
7-4 : Recettes de l'industrie du transport en autocar selon le type de service, 1997 – 2004 60
7-5 : Statistiques sur le parc des véhicules légers, 2004 61
7-6 : Statistiques sur les véhicules légers par province/territoire, 2004 62
7-7 : Véhicules-kilomètres des véhicules légers ventilés selon l'origine du déplacement, 2004 62
7-8 : Distribution des véhicules-kilomètres selon le motif du déplacement, véhicules légers, 2004 62
7-9 : Statistiques sur les véhicules légers selon l'âge du véhicule, 2004 63
7-10 : Statistiques sur le parc de poids lourds par province/territoire, 2004 63
7-11 : Statistiques sur les poids lourds, selon la configuration, 2004 64
7-12 : Véhicules-kilomètres parcourus selon la configuration détaillée, 2004 64
7-13 : Utilisation des poids lourds, 2004 64
7-14 : Utilisation des poids lourds selon le type d'exploitation, 2004 65
7-15 : Part du trafic des entreprises de camionnage pour compte d'autrui dans le secteur intérieur, 2003 66
7-16 : Vingt plus importants postes frontaliers pour les camions, 2001 – 2005 67
7-17 : Vingt plus importants postes frontaliers pour les voitures/autres véhicules, 2001 – 2005 67
7-18 : Indicateurs des commissions de transport en commun dans certaines provinces, 2004 68

8. Transport maritime

8-1 : Classification des ports au 31 décembre 2005 72
8-2 : Ports de pêche du PPPB selon le type de gestion et la région, au 31 décembre 2005 74
8-3 : Ports de plaisance du PPPB cédés par région, au 31 décembre 2005 74
8-4 : Acquéreurs des ports de plaisance cédés du PPPB, au 31 décembre 2005 74
8-5 : Ports de plaisance du PPPB selon le type de gestion, au 31 décembre 2005 74
8-6 : Résultats financiers des administrations de pilotage, 2005 75
8-7 : Missions totales des administrations de pilotage et missions par pilote, 2005 75

Titre *Page*

8-8 : Recettes et dépenses de la Garde côtière canadienne, 2002-2003 – 2005-2006 76
8-9 : Recettes et dépenses prévues de la Garde côtière canadienne, 2005-2006 76
8-10 : Transport de marchandises sur la voie maritime du Saint-Laurent, 2004 et 2005 77
8-11 : Trafic sur la voie maritime du Saint-Laurent par produit, 2004 et 2005 77
8-12 : Résultats financiers de la voie maritime du Saint-Laurent, 2002-2003 à 2004-2005 77
8-13 : Flotte de navires immatriculés au Canada selon le type, 1985, 1995 et 2005 78
8-14 : Conférences maritimes qui ont desservi le Canada en 2005 80
8-15 : Trafic international des navires de croisière dans les principaux ports canadiens, 2004 et 2005 81
8-16 : Statistiques sur le trafic maritime canadien par secteur, 2002-2004 82
8-17 : Trafic maritime intérieur et international du Canada manutentionné par les APC et d'autres ports, 2003 – 2004 82
8-18 : Total des importations et des exportations maritimes par pays (2004 par rapport à 2003) 83
8-19 : Valeur de la part maritime du commerce international du Canada, 2004 83

9. Transport aérien

9-1 : Trafic des passagers aériens, 2001 – 2005 91

LISTE DES FIGURES

Titre *Page*

2. Les transports et l'économie

2-1 : PIB réel par grands secteurs, 2000 – 2005 4
2-2 : PIB réel – Canada et autres régions, 2001 – 2005 4
2-3 : Valeur des échanges commerciaux de biens entre le Canada et les États-Unis, 1987 à 2005 6
2-4 : Valeur des échanges commerciaux de biens entre le Canada et les autres pays, 1987 à 2005 6
2-5 : Valeur des échanges commerciaux de biens entre le Canada et la Chine (République populaire), 1990 – 2005 7
2-6 : Total des exportations du Canada vers des pays autres que les États-Unis, selon la province d'origine et d'exportation, 2005 8

3. Dépenses consacrées aux transports par les gouvernements

3-1 : Dépenses et recettes publiques dans le secteur des transports, 1996-1997 à 2004-2005 15

4. Sécurité et sûreté des transports

4-1 : Niveau de confiance du public dans la sécurité et la sûreté des voyages en avion, en train, en bateau et par la route 22
4-2 : Accidents et taux d'accidents par mesure des activités dans les transports ferroviaire, routier, maritime et aérien 24
4-3 : Accidents survenus à des passages à niveau et dus à des intrusions, 1996 – 2005 25
4-4 : Accidents à déclaration obligatoire impliquant le TMD par mode et dans les installations de transport, 2000 – 2005 30
4-5 : Perception du public à l'égard de la sûreté maritime 33

5. Les transports et l'environnement

5-1 : Total des émissions de GES par secteur, 1990 et 2003 38
5-2 : Dynamique des émissions de GES des transports routiers et niveau d'activités, 1990-2003 38
5-3 : Émissions de GES du secteur des transports non routiers, 1990-2003 38
5-4 : Intensité des secteurs de consommation d'énergie en matière de ges, 2003 39
5-5 : Émissions de polluants atmosphériques du secteur des transports, 1990 – 2005 39

7. Transport routier

7-1 : Ventes de camions de classe 8 au Canada, 1990 – 2005 58
7-2 : Recettes totales selon la provenance, secteur des transports en commun, 2004 60
7-3 : Dynamique à long terme des transports en commun, 1982 – 2004 60

8. Transport maritime

8-1 : Parts du trafic selon les groupes de ports, 2004 73

LISTE DES TABLEAUX DE L'ADDENDA

Les tableaux de l'addendum sont disponibles sur le site Web de Transports Canada : www.tc.gc.ca.

Titre *Page*

2. Transports et économie

A2-1 : Part des différents modes dans le commerce entre le Canada et les États-Unis, 1995 – 2005 ..... A6
A2-2 : Commerce entre le Canada et d'autres pays que les États-Unis, par mode et par secteur, 1995 – 2005 .. A8
A2-3 : Commerce entre le Canada et les États-Unis, par province, 2004 – 2005 ..... A8
A2-4 : Commerce routier entre le Canada et les États-Unis, selon les postes frontaliers les plus fréquentés, 2005 . A8
A2-5 : Commerce entre le Canada et les États-Unis selon les principaux courants d'échange, 2004 – 2005 .. A9
A2-6 : Exportations du Canada selon l'origine, la destination et le mode de transport, 2005 ..... A9
A2-7 : Importations du Canada selon l'origine, la destination, et le mode de transport, 2005 ..... A10
A2-8 : Exportations du Canada selon les principaux pays, 2004 – 2005 ..... A10
A2-9 : Importations du Canada selon les principaux pays, 2004 – 2005 ..... A10
A2-10 : Commerce des marchandises du Canada - 25 premiers partenaires, 2005 ..... A11
A2-11 : Part des exportations totales du Canada par la porte d'entrée du pacifique, 2005 ..... A12
A2-12 : Demande touristique au Canada, 2001 – 2005 ..... A13
A2-13 : Compte des voyages du Canada et tarifs passagers, 2001 – 2005 ..... A14
A2-14 : Voyages intérieurs au Canada, 2000 – 2004 ..... A15
A2-15 : Voyages intérieurs par mode de transport et par but, 2004 ..... A16
A2-16 : Résumé des voyages internationaux, 2001 – 2005 ..... A16
A2-17 : Touristes en provenance d'autres pays que les États-Unis, 2001 – 2005 ..... A17
A2-18 : Voyages de plus de 24 heures effectués par des canadiens aux États-Unis, selon l'état, 2003 et 2004 .. A18
A2-19 : Voyages de moins de 24 heures effectués par des canadiens aux États-Unis selon l'état, 2003 et 2004 .. A18
A2-20 : Voyages de plus de 24 heures effectués par des canadiens vers d'autres pays que les États-Unis, 2003 et 2004 ..... A18
A2-21 : But des voyages au Canada et aux États-Unis, 2003 et 2004 ..... A19
A2-22 : But des voyages outre-mer, 2003 et 2004 ..... A19
A2-23 : Emploi dans le secteur des transports, 1999 – 2005 ..... A19
A2-24 : L'emploi dans le secteur ferroviaire, 1999 – 2004 ..... A19
A2-25 : Rémunération annuelle moyenne dans le secteur du transport ferroviaire, 1999 – 2004 ..... A20
A2-26 : Emploi total dans l'industrie du camionnage, 1999 – 2004 ..... A20
A2-27 : Emploi total dans l'industrie du camionnage, par région, 1999 – 2004 ..... A21
A2-28 : Salaire hebdomadaire moyen dans l'industrie du camionnage, 1999 – 2005 ..... A22
A2-29 : Emploi dans les services de taxi et de limousine par province, 1999 – 2005 ..... A22
A2-30 : Employés à temps plein dans l'industrie de l'autobus/autocar, 1999 – 2004 ..... A22
A2-31 : Emploi dans les transports urbains par région, 1999 – 2004 ..... A22
A2-32 : Salaire annuel moyen dans l'industrie de l'autobus/autocar, 1999 – 2004 ..... A23
A2-33 : Emploi dans les administrations portuaires canadiennes, 1999 – 2005 ..... A23
A2-34 : Nombre annuel moyen d'emplois dans le secteur du transport maritime, 1997 – 2005 ..... A23
A2-35 : Répartition régionale des employés des exploitants de traversiers, 1999 – 2004 ..... A24
A2-36 : Emploi par catégorie, corporation de gestion de la voie maritime du Saint-Laurent, 1999 – 2005 ..... A24
A2-37 : Emploi dans les administrations canadiennes de pilotage, 1999 – 2005 ..... A24
A2-38 : Emploi dans les associations d'employeurs maritimes, 1999 – 2005 ..... A24
A2-39 : Coûts annuels de main-d'œuvre par employé, transporteurs maritimes établis au Canada, 1996 – 2001 .. A25
A2-40 : Emploi dans l'industrie du transport aérien, 1999 – 2004 ..... A25
A2-41 : Emploi - aéroports du RNA, 1999 – 2005 ..... A25
A2-42 : Emploi dans le secteur des préparatifs de voyage et des réservations, 1999 – 2005 ..... A26
A2-43 : Coûts annuels de main-d'œuvre par employé des transporteurs aériens canadiens, 1999 – 2004 ..... A26
A2-44 : Autres emplois directs ayant un rapport avec les transporteurs, 1999 – 2005 ..... A26
A2-45 : Emploi ayant un rapport avec les transports dans les ministères et organismes fédéraux, 1999-2000 – 2005-2006 ..... A27
A2-46 : Salaire hebdomadaire moyen dans le secteur des transports et de l'entreposage par mode, 1999 – 2005 . A27
A2-47 : Salaire hebdomadaire moyen dans le secteur des transports et de l'entreposage par région, 1999 – 2005 . A27
A2-48 : Conflits de travail par mode de transport, 1999 – 2005 ..... A28
A2-49 : Consommation totale d'énergie dans l'économie par secteur, 1993 – 2004 ..... A28
A2-50 : Consommation d'énergie par type et mode, 1993 – 2004 ..... A29
A2-51 : Consommation d'énergie dans le secteur des transports par province, 1993 – 2004 ..... A30
A2-52 : Consommation d'énergie du secteur routier par province, 1993 – 2004 ..... A30
A2-53 : Consommation d'énergie du secteur aérien par province, 1993 – 2004 ..... A30
A2-54 : Consommation d'énergie du secteur du transport par pipeline, par province, 1993 – 2004 ..... A31
A2-55 : Consommation d'énergie du secteur maritime par province, 1993 – 2004 ..... A31

	Titre	Page
A2-56 :	Consommation d'énergie du secteur ferroviaire par province, 1993 – 2004	A31
A2-57 :	Prix du brut - $CAN et $US le baril, 1991 – 2005	A32
A2-58 :	Prix de détail de l'essence ordinaire sans plomb - dans certaines villes, 1994 – 2005	A32
A2-59 :	Prix de détail du carburant diesel routier - dans certaines villes, 1994 – 2005	A32
A2-60 :	Éléments du prix de détail des carburants routiers - moyennes nationales 2005	A33
A2-61 :	Prix d'autres carburants de transport, 1991 – 2005	A33
A2-62 :	Indicateurs des prix et de la production des entreprises de transport, 2001 – 2004	A33
A2-63 :	Indicateurs d'efficacité, entreprises de transport, 2001 – 2004	A34
A2-64 :	Structure des coûts des entreprises de transport, 2001 – 2004, (% des coûts totaux)	A34
A2-65 :	Résultats financiers des entreprises de transport, 2002 – 2004	A35
A2-66 :	Dépenses personnelles consacrées aux transports, 2005	A36
3.	**Dépenses consacrées aux transports par les gouvernements**	
A3-1 :	Dépenses brutes et nettes de transport par niveau de gouvernement, 1996-1997 – 2005-2006	A37
A3-2 :	Dépenses de fonctionnement, d'entretien et d'immobilisations du gouvernement fédéral, 1996-1997 – 2005-2006	A38
A3-3 :	Subventions, octrois et autres contributions fédérales directes par mode, 1996-1997 – 2005-2006	A39
A3-4 :	Recettes des gouvernements provenant des usagers, 1996-1997 – 2005-2006	A40
A3-5 :	Revenus et dépenses en transport par mode et niveau de gouvernement, 1996-1997 – 2005-2006	A41
A3-6 :	Répartition des dépenses provinciales et locales de transport par province, 1995-1996 – 2004-2005	A42
A3-7 :	Dépenses provinciales/territorialesa et localesb détaillées de transport par mode et par province/territoire, 1995-1996 – 2004-2005	A43
4.	**Sécurité et sûreté des transports**	
A4-1 :	Résumé des statistiques relatives à la sécurité des transports pour les transports aérien, maritime, ferroviaire, routier et le TMD, 1996 – 2005	A55
A4-2 :	Chemins de fer de compétence fédérale, 2000 – 2005	A56
A4-3 :	Chemins de fer de compétence fédérale, accidents par province, 2000 – 2005	A57
A4-4 :	Chemins de fer de compétence fédérale - accidents aux passages à niveau et résultant d'intrusions, 2000 – 2005	A58
A4-5 :	Collisions de la route ayant fait des victimes et des blessés, et taux (par tranche de 10 000 véhicules immatriculés et milliard de véhicules-kilomètres), 1995 – 2004	A58
A4-6 :	Taux de victimes de la route (victimes et blessés par milliard de véhicules-kilomètres) par province/territoire, 2003 et 2004	A59
A4-7 :	Victimes parmi les occupants de véhicules et taux de port de la ceinture de sécurité, 1988 – 2004	A59
A4-8 :	Pourcentage de conducteurs mortellement blessés avec un taux d'alcoolémie (> 0 mg%) et nombre de personnes accusées de conduite en état d'ébriét, 1987 – 2004	A59
A4-9A :	Véhicules commerciaux et autres impliqués dans des collisions mortelles par type de véhicule, 2000 – 2004	A59
A4-9B :	Victimes résultant de collisions mortelles impliquant des véhicules commerciaux et autres par type de véhicule, 2000 – 2004	A60
A4-10 :	Victimes de la route par catégorie d'usagers, 2000 – 2004	A60
A4-11 :	Véhicules impliqués dans des collisions mortelles par type de véhicule, 2000 – 2004	A60
A4-12 :	Sinistres maritimes, 2000 – 2005	A61
A4-13 :	Sinistres maritimes par région, 2000 – 2005	A62
A4-14 :	Sinistres maritimes survenus à de petits navires canadiens se livrant à des activités commerciales, 2000 – 2005	A63
A4-15 :	Sinistres maritimes survenus à de petits navires canadiens se livrant à des activités de pêche commerciale, 1995 – 2005	A63
A4-16 :	Accidents d'aviation et victimes d'avions assujettis au RAC, 2000 – 2005	A64
A4-17 :	Résumé des accidents d'aviation déclarés au bureau de la sécurité des transports, 1999 – 2004	A65
A4-18 :	Taux d'accidents d'avions immatriculés au Canada pour les aéronefs assujettis au RAC, 2000 – 2005	A66
A4-19 :	Accidents impliquant des aéronefs assujettis au RAC, par province, 2000 – 2005	A67
A4-20A :	Accidents à déclaration obligatoire mettant en cause des marchandises dangereuses par mode et phase de transport, 2000 – 2005	A68
A4-20B :	Victimes et blessés causés par des accidents à déclaration obligatoire mettant en cause des marchandises dangereuses, 2000 – 2005	A68
A4-20C :	Nombre total de victimes et de blessés dans des accidents à déclaration obligatoire mettant en cause des marchandises dangereuses, 2000 – 2005	A68
6.	**Transport ferroviaire**	
A6-1 :	Rationalisation du réseau ferroviaire par province, 1990 – 2005	A69
A6-2 :	Rationalisation du réseau ferroviaire par province, 2005	A69
A6-3 :	Recettes des chemins de fer, 1994 – 2004	A70
A6-4 :	Emploi dans les chemins de fer, 1994 – 2004	A70
A6-5 :	Consommation de carburant des chemins de fer, 1994 – 2004	A70
A6-6 :	Tonnes-kilomètres payantes par secteur ferroviaire, 1994 – 2004	A71

	Titre	Page
A6-7 :	Trafic reçu et expédié par les transporteurs canadiens de classe II, 1996 – 2004	A71
A6-8 :	Tonnage transporté par le secteur ferroviaire, 1994 – 2004	A71
A6-9 :	Chargements annuels de wagons de chemin de fer par produit, 1996 – 2005	A72
A6-10 :	Volume des exportations et des importations ferroviaires par produit, 1996 – 2005	A74
A6-11 :	Valeur des exportations et des importations ferroviaires par produit, 1996 – 2005	A74
A6-12 :	Volume des exportations ferroviaires par province d'origine, 1996 – 2005	A75
A6-13 :	Valeur des exportations ferroviaires par province d'origine, 1996 – 2005	A75
A6-14 :	Volume des importations ferroviaires par province de dédouanement, 1996 – 2005	A75
A6-15 :	Valeur des importations ferroviaires par province de dédouanement, 1996 – 2005	A76
A6-16 :	Volume des principaux produits exportés par les trois principales provinces d'origine, 1996 – 2005	A76
A6-17 :	Volume des principaux produits importés par les trois principales provinces de dédouanement, 1996 – 2005	A77
A6-18 :	Valeur des principaux produits exportés par les trois principales provinces d'origine, 1996 – 2005	A77
A6-19 :	Valeur des principaux produits importés par les trois principales provinces de dédouanement, 1996 – 2005	A78
A6-20 :	Volume des exportations ferroviaires par port de dédouanement, 1996 – 20[illegible]	A78
A6-21 :	Valeur des exportations ferroviaires par port de dédouanement, 1996 – 2005	A78
A6-22 :	Volume des importations ferroviaires par port de dédouanement, 1996 – 2005	A79
A6-23 :	Valeur des importations ferroviaires par port de dédouanement, 1996 – 2005	A79
A6-24 :	Volume des exportations et importations ferroviaires-maritimes, 1996 – 2004	A79
A6-25 :	Exportations ferroviaires-maritimes selon le lieu d'origine, 1996 – 2004	A79
A6-26 :	Exportations ferroviaires-maritimes par produit, 1996 – 2004	A80
A6-27 :	Importations ferroviaires-maritimes par destination, 1996 – 2004	A80
A6-28 :	Importations ferroviaires-maritimes par produit, 1996 – 2004	A80
A6-29 :	Voyageurs et voyageurs-kilomètres – VIA Rail et transporteurs de classe II, 1996 – 2004	A81
A6-30 :	Voyageurs des trains de banlieue – Toronto, Montréal et Vancouver, 1994 – 2005	A81

7. Transports routier

A7-1 :	Nombre annuel de faillites d'entreprises de camionnage, par région, 1990 – 2005	A82
A7-2 :	Répartition des recettes totales des transporteurs pour compte d'autrui selon la taille du transporteur, 1991 – 2004	A82
A7-3 :	Répartition du nombre total de transporteurs routiers pour compte d'autrui, selon la taille, 1991 – 2004	A82
A7-4 :	Recettes totales des exploitants de services de transport en commun, 1996 – 2004	A83
A7-5 :	Dynamique à long terme des transports en commun – voyageurs transportés et véhicules-kilomètres, 1982 – 2004	A83
A7-6 :	Composition du parc de véhicules de transport en commun, 1996 – 2004	A83
A7-7 :	Voyageurs des services interurbains et des transports urbains transportés par l'industrie du transport par autobus/autocar, 1985 – 2004	A84
A7-8 :	Valeur des marchandises transportées dans le cadre des échanges intérieurs par secteur, 1997 – 2002	A84
A7-9 :	Valeur des marchandises transportées dans le cadre des échanges intérieurs selon la province et le secteur, 2002	A84
A7-10 :	Valeur des marchandises transportées dans le cadre des échanges intérieurs selon les groupes de produits et le secteur, 2002	A85
A7-11 :	Commerce interprovincial (des marchandises) selon les principaux courants, 2002	A85
A7-12 :	Commerce international du Canada par camion, selon les groupes de produits, 2004 – 2005	A85
A7-13 :	Vingt principaux postes frontaliers franchis par les camions, 2001 – 2005	A86
A7-14 :	Vingt principaux postes frontaliers franchis par les automobiles/autres véhicules, 2001 – 2005	A86

8. Transports maritime

A8-1 :	Nombre de ports placés sous le contrôle et l'administration de transports Canada, par province, 1996 – 2005	A87
A8-2 :	Situation, dans le contexte de la cession, des ports régionaux, locaux et éloignés de transports Canada	A87
A8-3 :	Situation financière des administrations portuaires canadiennes, 2004	A88
A8-4 :	Comparaison des résultats financiers des APC, 2004 et 2003	A89
A8-5 :	Résultats financiers des principaux ports, 2000 – 2004	A89
A8-6 :	Résultats financiers des ports de transports Canada, 1999-2000 – 2004-2005	A89
A8-7 :	Tonnage total manutentionné par le réseau portuaire du Canada, 2003 – 2004	A89
A8-8 :	Nombre total des missions de pilotage et des missions par pilote, 1998 – 2005	A90
A8-9 :	Mouvements de marchandises sur la voie maritime du Saint-Laurent, 1990 – 2005	A90
A8-10 :	Trafic sur la voie maritime du Saint-Laurent par produit, 1993 – 2005	A90
A8-11 :	Aperçu des principaux services de traversier	A91
A8-12 :	Trafic international des paquebots de croisière dans les principaux ports canadiens, 1992 – 2005	A93
A8-13 :	Statistiques sur le trafic maritime du Canada par secteur, 1986 – 2004	A93
A8-14 :	Part du tonnage transporté par des navires battant pavillon étranger dans le commerce côtier canadien, 1988 – 2004	A93

	Titre	*Page*
A8-15 :	Parts conférence et hors conférence du trafic de ligne canadien, 1994 – 2003	A93
A8-16 :	Commerce maritime du Canada avec les États-Unis, 1986 – 2004	A93
A8-17 :	Commerce maritime du Canada avec des pays d'outre-mer, 1986 – 2004	A93
A8-18 :	Total des importations/exportations maritimes par produit, 2004	A94

9. Transport aérien

A9-1 :	Résultats financiers des administrations aéroportuaires, 2004	A95
A9-2 :	Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires, dépenses par province, 1995-1996 – 2005-2006	A96
A9-3 :	Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires - projets approuvés en 2005	A97
A9-4 :	Frais d'améliorations aéroportuaires aux aéroports, 2005	A98
A9-5 :	Compagnies aériennes étrangères qui assuraient des services internationaux réguliers à destination et en provenance du Canada au 31 décembre 2005	A99
A9-6 :	Transporteurs régionaux qui offraient des services aériens réguliers au 31 décembre 2005	A100
A9-7 :	Licences détenues au 31 décembre 2005	A101
A9-8 :	Résumé des licences et des permis du personnel en date de décembre 2005	A101
A9-9 :	Licences et permis du personnel par province, au 31 décembre 2005	A101
A9-10 :	Profil de la flotte d'avions de loisir au 31 décembre 2005	A101
A9-11 :	Volume de marchandises transportées par des transporteurs aériens canadiens par secteur, 1993 – 2004	A102
A9-12 :	Recettes d'exploitation des transporteurs aériens canadiens par secteur, 1993 – 2004	A102
A9-13 :	Valeur du fret international expédié par avion, 1995 – 2005	A102
A9-14 :	Exportations et importations par avion selon la région du monde, 2004 et 2005	A102
A9-15 :	Commerce international par avion entre le Canada et ses 25 principaux partenaires, 2005	A103
A9-16 :	Principaux groupes de produits expédiés par avion dans le cadre du commerce international du Canada, 2004 et 2005	A103
A9-17 :	Passagers payants embarqués/débarqués, 2004	A104
A9-18 :	Changements survenus dans les services aériens réguliers intérieurs en 2005	A105
A9-19 :	Changements survenus dans les services aériens réguliers transfrontaliers en 2005	A105
A9-20 :	Changements survenus dans les services aériens réguliers internationaux en 2005	A106
A9-21 :	Sièges-kilomètres quotidiens réguliers moyens par compagnie aérienne, secteur intérieur décembre 2004 et 2005	A106
A9-22 :	Sièges-kilomètres quotidiens réguliers moyens par région, secteur intérieur, décembre 2004 et 2005	A107
A9-23 :	Concurrence sur les liaisons intérieures au 31 décembre 2005	A108

LISTE DES FIGURES DE L'ADDENDA

	Titre	*Page*

6. Transport ferroviaire

A6-1 :	Trafic intermodal du CN et du CP, 1996 – 2004	A73
A6-2 :	Origine et destination du trafic intermodal nord-américain du CN et du CP, 1996 – 2004	A73
A6-3 :	Part du trafic intermodal ferroviaire par segment, 1996 – 2004	A73
A6-4 :	Croissance du trafic CSWP et RSWP du CN et du CP, 1996 – 2004	A73

POINTS SAILLANTS DU RAPPORT

TRANSPORTS ET ÉCONOMIE

- En 2005, l'économie canadienne a continué de bien se tenir, puisque le produit intérieur brut (PIB) a augmenté de 2,9 % en termes réels.
- Les dépenses de consommation, les investissements des entreprises et les dépenses publiques ont tous contribué à la croissance de l'économie.
- Au cours de l'année, les prix de l'énergie, les taux d'intérêt et la valeur du dollar canadien ont tous augmenté.
- La valeur du dollar canadien a augmenté en moyenne de 7,4 % par rapport à celle de la devise américaine, ce qui reflète une baisse de la valeur du dollar américain et une hausse des prix des matières premières.
- La valeur du dollar canadien a reculé durant la première moitié de l'année, puis a atteint la barre des 0,863 $US à la fin de l'année, soit son plus haut niveau depuis 13 ans.
- L'indice des prix à la consommation (IPC) a augmenté de 2,2 % en 2005. Les prix de l'énergie et la valeur de remplacement des propriétés ont respectivement progressé de 9,7 % et de 5,2 %. Les prix des transports ont augmenté de 4,1 % et le prix de l'essence, de 12,8 %.
- En termes réels, le revenu personnel disponible par habitant a augmenté de 1,5 % en 2005.
- La population du Canada a augmenté de 0,9 %, et l'emploi de 1,4 %.
- L'ensemble des provinces et des territoires a affiché une croissance économique en 2005, l'Ouest du Canada se comportant mieux que le Centre et l'Est.
- Le commerce entre le Canada et les États-Unis a augmenté de 4 %. La Chine a dépassé le Japon et le Mexique comme source des importations au Canada.
- Le camionnage a concentré 60 % des échanges commerciaux avec les États-Unis, le train, 17 %, les pipelines, 11 %, l'avion, 6 %, et le transport maritime, 3 %.
- Près de 76 % du commerce entre le Canada et les États-Unis (sur le plan de la valeur) transporté par camion a franchi six postes frontaliers : Windsor/pont Ambassador, Fort Erie, Sarnia et Lansdowne en Ontario, Lacolle au Québec, et le Pacific Highway en Colombie-Britannique.
- En 2005, le commerce entre le Canada et d'autres pays que les États-Unis s'est chiffré à 233 milliards $. Les importations ont été plus importantes que les exportations, à la fois sur le plan de la valeur et des volumes, et les transports maritime et aérien ont dominé ces échanges.
- Sur les 20 premiers partenaires commerciaux du Canada en 2005, cinq ont enregistré un taux de croissance annuel moyen à deux chiffres de leurs échanges avec le Canada par rapport à la période 1995 à 2005.
- En 2005, la Chine s'est classée respectivement aux deuxième (29,4 milliards $) et quatrième rangs (7,1 milliards $) au chapitre des importations et des exportations du Canada en provenance du monde entier.
- Les dépenses touristiques, notamment les dépenses consacrées aux transports, ont augmenté en 2005. Les dépenses de transport aérien ont augmenté de 13,5 %. Les voyages intérieurs interprovinciaux et intraprovinciaux ont été en hausse en 2005.
- La consommation d'énergie du secteur des transports a augmenté de 3,5 % en 2004. Alors que le transport par pipeline a consommé 6,5 % d'énergie en moins, les transports maritime et aérien en ont consommé respectivement 10,9 % et 9,7 % de plus en 2004 qu'en 2003. Le transport ferroviaire a consommé 1,7 % d'énergie en plus, contre 3,5 % de plus pour les transports routiers.
- En 2005, les hausses des prix de l'énergie ont eu des répercussions sur les charges d'exploitation des transporteurs et les prix des services de transport.

- Les gains de productivité du transport ferroviaire et aérien en 2004 sont principalement attribuables à l'augmentation de la productivité de la main-d'œuvre. Dans l'ensemble, la hausse des prix moyens de la plupart des services de transport a été inférieure au taux d'inflation.
- En 2005, les services de transport commerciaux ont représenté 4,2 % du PIB à valeur ajoutée du Canada.
- En 2004, par rapport au PIB des provinces/territoires, l'augmentation la plus importante du secteur des transports a été observée en Ontario et au Québec. À elles deux, ces provinces ont concentré 58 % des transports commerciaux nationaux sous le PIB.
- Les investissements dans les transports ont représenté 2,8 % du PIB du Canada en 2005.
- La demande finale globale relative aux transports a représenté 11,5 % des dépenses totales en 2005.

DÉPENSES DE L'ÉTAT CONSACRÉES AUX TRANSPORTS

- Au cours de l'exercice 2004-2005, tous les ordres de gouvernement confondus ont consacré 21,9 milliards $ aux transports, nets des transferts, soit 1,5 milliards $ de plus qu'en 2003-2004. Les dépenses des gouvernements fédéral et provinciaux et des administrations municipales ont toutes augmenté. La plus forte hausse, à hauteur de 1,1 milliard $, a intéressé les gouvernements provinciaux et territoriaux.
- En 2004-2005, tous les ordres de gouvernement ont perçu pour 15,6 milliards $ de droits de permis et de licences et de taxes sur le carburant auprès des usagers des transports, soit 1,5 % de plus que l'année précédente.
- En 2005-2006, les dépenses fédérales directes dans les transports devraient se chiffrer à 2 milliards $, soit un recul de 3,4 % par rapport à 2004-2005. Les deux principales catégories de dépenses que le gouvernement fédéral engage dans les transports concernent : a) l'exploitation et b) la sécurité, la sûreté et les politiques.
- En 2005-2006, l'ensemble des subventions et contributions directes du gouvernement fédéral devrait atteindre 129,4 millions $, soit 46,2 % de plus qu'en 2004-2005.
- Les gouvernements provinciaux, territoriaux et les administrations municipales ont consacré 18,9 milliards $ aux transports en 2004-2005, soit environ 6,6 % de plus qu'en 2003-2004. Près de 80 % de ce montant a été consacré aux routes et aux autoroutes.
- En 2004-2005, les gouvernements ont consacré 15,7 milliards $ aux routes et 2,7 milliards $ aux services de transport en commun. Les gouvernements fédéral et provinciaux ont consacré 2,4 milliards $ aux transports aérien, maritime et ferroviaire.

SÉCURITÉ ET SÛRETÉ DES TRANSPORTS

- Selon un récent sondage d'opinion publique, pour l'ensemble des modes de transport, plus de 95 % des Canadiens accordent aux transports au Canada une cote *modérément* ou *très sûre et sécuritaire*.
- En 2005, Transports Canada a continué d'assumer ses responsabilités en matière de réglementation et de surveillance de la sécurité, a pris un certain nombre d'initiatives d'amélioration et a continué de mettre en œuvre les Systèmes de gestion de la sécurité dans les secteurs du transport aérien, ferroviaire et maritime. En 2005, il y a eu une hausse du nombre d'accidents d'aviation et de chemin de fer et une baisse des sinistres maritimes. Les transports routier et maritime ont fait moins de victimes, alors que les transports aérien et ferroviaire en ont fait plus.
  - Les accidents ferroviaires sont passés de 1 138 en 2004 à 1 249 en 2005. Les victimes des chemins de fer sont passées de 101 à 103. Les victimes attribuables à des cas d'intrusion ont reculé de 68 à 63. Les accidents aux passages à niveau publics automatisés ont augmenté de 117 à 161 alors qu'aux passages à niveau publics passifs, ils ont augmenté de 65 à 73.
  - En 2004 (année des données les plus récentes), il y a eu une baisse de 3,6 % des collisions de la route qui ont fait des victimes, une baisse de 1,3 % des victimes de la route et une baisse de 4,5 % des blessés de la route.
  - Il y a eu 405 sinistres maritimes en 2005, contre 441 en 2004. À l'instar des années précédentes, la majorité des sinistres maritimes ont été des accidents de navigation. Au total, 12 victimes ont été confirmées en 2005, contre 21 l'année d'avant et une moyenne de 15,4 les cinq années précédentes. Les pertes confirmées de navires se sont chiffrées à 22. Les bateaux de pêche ont concentré 55 % du total des sinistres maritimes déclarés, alors que les navires commerciaux en ont représenté 34 %.

- Au total, 245 aéronefs immatriculés au Canada ont été impliqués dans des accidents déclarés, contre 241 en 2004. Sur ce nombre, 107 ont intéressé des appareils affectés à des vols commerciaux, alors que les 138 autres ont intéressé l'aviation de loisir. Sur les cinq accidents survenus à des avions de navette déclarés en 2005, un a fait des victimes. Sur les 55 accidents survenus à des avions-taxis, sept ont été mortels et ont fait dix victimes.
- Sur environ 30 millions d'expéditions de marchandises dangereuses par an, 412 accidents survenus dans le transport des marchandises dangereuses ont été déclarés en 2005, soit plus qu'en 2004 (370). Également en 2005, il y a eu 7 victimes et 41 blessés résultant d'accidents mettant en cause des marchandises dangereuses. Sur ces chiffres, six blessés et aucune victime sont directement imputables aux marchandises dangereuses proprement dites.

- La sûreté des transports a continué de se raffermir au Canada en 2005. Transports Canada a continué de prendre des mesures avec d'autres ministères, d'autres pays et des organisations internationales, des organisations syndicales, l'industrie et d'autres intervenants.
  - Parmi les initiatives importantes prises en 2005 dans le domaine de la sûreté de l'aviation, il faut mentionner : des améliorations d'ordre législatif et réglementaire; le programme d'autorisations de sécurité dans le domaine du transport aérien et des initiatives internationales.
  - L'élaboration d'un régime national de sûreté maritime s'est poursuivie en vertu d'améliorations de la réglementation, d'activités d'inspection et d'application des règlements, du Programme de contribution à la sûreté maritime et des travaux du Groupe de travail interministériel sur la sûreté maritime.
  - À la suite des explosions survenues en mars 2004 dans des trains de banlieue à Madrid, en Espagne, on a constitué au Canada un réseau d'échanges de renseignements sur le transport ferroviaire et les transports en commun. En 2005, un plan d'action a été annoncé pour tenir compte des priorités en matière de sûreté et renforcer la sûreté du transport ferroviaire des voyageurs, des transports en commun et des services de traversier.
  - En 2005, Transports Canada a poursuivi sa collaboration avec d'autres entités pour élaborer une stratégie nationale de protection des infrastructures essentielles (PIE). Transports Canada a continué de renforcer sa capacité à se préparer et à intervenir en cas d'urgence et de crise.
  - Transports Canada a continué d'échanger des informations et des pratiques optimales, renforçant sa capacité d'intervention en cas d'incident chimique, biologique, radiologique ou nucléaire survenant dans le cadre du transport de marchandises dangereuses.

TRANSPORTS ET ENVIRONNEMENT

- En 2003, 25,7 % des émissions de gaz à effet de serre (GES) au Canada ont été imputables au secteur des transports : 74 % au transport routier, 4 % au transport aérien intérieur, 3 % au transport ferroviaire et 3 % au transport maritime. Le transport hors route et le transport par pipeline ont concentré les 16 % restants du total des émissions de GES attribuables au secteur des transports.
- Entre 1990 et 2003, les émissions de GES attribuables au transport routier des passagers ont augmenté d'environ 14 %, contre 60 % au transport des marchandises par la route. Durant la même période, les activités de transport des passagers et des marchandises ont augmenté respectivement de 23 % et de 120 %. Cela montre que les niveaux d'activités et les émissions de GES ne se sont pas suivis l'un l'autre.
- Au cours de la même période :
  - les émissions de GES attribuables au transport aérien ont progressé de 17 %;
  - les émissions de GES du transport ferroviaire ont reculé d'environ 17 %, en dépit d'une croissance du trafic de 30 %;
  - les émissions du transport maritime ont diminué de 4 %.
- En 2005, les moteurs diesel routiers et hors route ont représenté environ 70 % des émissions de $MP_{2,5}$ attribuables aux transports et 54 % des émissions de NO_x. Les moteurs à essence ont représenté 87 % des émissions de COV attribuables aux transports. Le transport maritime a représenté 41 % des émissions de SOx attribuables aux transports, ce qui s'explique par la consommation d'un amalgame de carburant diesel et de mazout lourd. Depuis 1990, les émissions générales de tous ces polluants ont régressé.
- Le Protocole d'entente volontaire conclu entre Environnement Canada et l'Association des chemins de fer du Canada sur le contrôle des émissions des chemins de fer a expiré le 31 décembre 2005.
- En 2005, on a examiné l'utilisation du glycol, fluide que l'on utilise pour dégivrer les surfaces des aéronefs pour leur permettre de décoller en toute sécurité.

- Le 5 avril 2005, le gouvernement du Canada et l'industrie automobile canadienne ont signé un accord en vertu duquel les constructeurs automobiles s'emploieront volontairement à réduire les émissions annuelles de GES des véhicules légers de 5,3 millions de tonnes en 2010.
- Pour ce qui est des initiatives fédérales prises dans le domaine des transports :
  - en décembre 2005, le Programme de véhicules à technologies de pointe (PVTP) avait évalué 126 véhicules sous le rapport de leur consommation de carburant, de leurs émissions et de leur rendement de sécurité, notamment la Smart de Mercedes-Benz. En outre, 7,1 millions de Canadiens ont été joints dans le cadre de 145 activités spéciales organisées pour leur présenter les véhicules à technologies de pointe et les y sensibiliser.
  - environ 1,85 million $ a été attribué en 2005 à 14 nouveaux projets de démonstration réalisés dans le cadre du Programme de démonstration du transport durable des marchandises, qui est l'un des trois volets de l'Initiative en matière d'efficacité et de technologies du transport des marchandises.
  - Un accord a été signé en juin 2005 avec l'Association du transport aérien du Canada afin d'améliorer l'efficacité énergétique de 1,1 % en moyenne par an et ainsi réduire les émissions de GES.
  - En 2005, 2,2 millions $ ont été attribués au Programme d'encouragement au transport des marchandises pour la réalisation de 10 projets portant sur l'achat et l'installation de technologies et de matériels de transport visant à réduire les émissions de GES.
  - Halifax, Waterloo, Toronto/Hamilton, Whitehorse et Vancouver ont reçu de l'aide pour financer des projets communautaires novateurs visant à encourager une plus grande durabilité des transports en vertu du programme Sur la route du transport durable.
  - En 2005, 27 projets au total ont été réalisés dans le cadre du Programme Sur la route du transport durable.

TRANSPORT FERROVIAIRE

- Le réseau ferroviaire est demeuré relativement stable en 2005. Les seules voies abandonnées (89 km) l'ont été en Saskatchewan et en Alberta par le Chemin de fer Canadien Pacifique (CFCP).
- Près de 341 km de voies ont été cédées en 2005, alors que 339 km de plus ont fait l'objet d'une rétrocession au CN.
- Sur les recettes ferroviaires globales en 2004, 90 % ont été générées par le CN, le CFCP et VIA Rail.
- Les compagnies de chemin de fer de classe I ont consommé 2,1 milliards de litres de carburant en 2004, soit légèrement plus qu'en 2003 mais moins qu'en 1990.
- Le CN a déclaré une hausse de 5 % des tonnes-kilomètres payantes en 2004 alors que la production du CFCP a augmenté de près de 8,7 %.
- En 2005, le nombre de wagons de chemin de fer chargés a augmenté de 5 %, pour atteindre 284 millions de tonnes. Dans l'Ouest du Canada, les volumes de marchandises acheminées par le train ont progressé de 5 %, pour s'établir à 157 millions de tonnes. Dans l'Est du pays, les volumes transportés ont augmenté de 4 %, pour atteindre 128 millions de tonnes.
- Les expéditions de charbon et de coke ont augmenté pour atteindre 35 millions de tonnes en 2005, celles de produits chimiques ont reculé de 4 %, pour s'établir à 15,3 millions de tonnes, celles de minerai de fer ont augmenté à 32 millions de tonnes et celles de produits forestiers ont légèrement augmenté pour s'établir à 50 millions de tonnes. Les expéditions de céréales se sont chiffrées à près de 27 millions de tonnes, ce qui est toujours inférieur aux volumes déclarés dans les années 1990, alors que les expéditions par chemin de fer d'engrais sont demeurées stables en 2005, à hauteur de 30,1 millions de tonnes, et que les produits automobiles ont reculé de près de 6 %, pour s'établir à 4,9 millions de tonnes.
- Les exportations par chemin de fer en tonnage ont reculé de 0,3 % en 2005, pour s'établir à 76,4 millions de tonnes.
- Les produits forestiers et les produits chimiques ont compté pour la majeure partie des volumes exportés par chemin de fer.
- La part la plus importante des volumes exportés par chemin de fer vers les États-Unis provenait de l'Ontario (23 %).
- En 2005, les importations par chemin de fer en tonnage ont augmenté de 15 %, pour atteindre 24,6 millions de tonnes. Les importations de métaux ont nettement augmenté. Les importations d'automobiles ont progressé de 3,4 %.
- Fort Frances et Sarnia, toutes deux en Ontario, ont représenté respectivement 20,2 % et 16,2 % des exportations ferroviaires, les produits forestiers et les produits chimiques étant les principaux produits exportés via ces postes frontaliers. Sur le plan de la valeur, les postes frontaliers qui se sont classés en tête des importations ont été Sarnia et Windsor, les produits automobiles se classant en tête de tous les produits exportés par ces deux postes.

- Les compagnies de chemin de fer de classe I ont transporté 97,6 millions de tonnes de marchandises à destination et en provenance des ports canadiens en 2004, ce qui est nettement supérieur aux 83 millions de tonnes de 2003.
- La Colombie-Britannique, la Saskatchewan et l'Alberta ont enregistré des hausses des exportations ferroviaires-maritimes en 2004. Les exportations de charbon, de produits forestiers, de céréales et d'engrais ont toutes augmenté. Les importations ferroviaires maritimes ont augmenté de 10,9 % en 2004, le Québec et l'Ontario demeurant les deux principales destinations de ce trafic.
- Les services ferroviaires voyageurs interurbains ont légèrement progressé en 2004. VIA Rail a déclaré avoir transporté 2,6 % de voyageurs en plus.
- La productivité des transporteurs ferroviaires de marchandises a augmenté de 2,8 % en 2004, alors que celle de VIA Rail a progressé de 3,2 %.

TRANSPORT ROUTIER

- En septembre 2005, le Conseil des ministres responsables des transports et de la sécurité routière a adopté un Réseau routier national (RRN) reposant sur des critères et composé de trois catégories de routes : les routes essentielles, les routes collectrices et les routes nordiques et éloignées. Compte tenu de cette décision, le RRN compte maintenant 38 021 km de routes.
- Le 29 juin 2005, un décret publié dans la partie II de la *Gazette du Canada* a fixé au 1er janvier 2006 la date d'entrée en vigueur de la *Loi sur les transports routiers* (LTR) révisée. Ce même jour, le Règlement sur les certificats d'aptitude à la sécurité des transporteurs routiers est également entré en vigueur, lequel autorise les provinces et les territoires à contrôler le rendement de sécurité de tous les transporteurs routiers extraprovinciaux titulaires d'un permis dans leur administration. Les modifications au Règlement fédéral sur les heures de service des conducteurs de véhicules utilitaires extraprovinciaux (autobus/autocar et camion) ont été publiées dans la partie II de la *Gazette du Canada* le 29 juin 2005 pour une date d'entrée en vigueur prévue le 1er janvier 2007.
- Le nombre de poids lourds qui franchissent la frontière canado-américaine a diminué de 1 % en 2004.
- TransForce Income Fund s'est classée en tête de liste des entreprises de camionnage pour compte d'autrui au Canada au chapitre du nombre de véhicules (tracteurs remorques) que compte son parc.
- Les entreprises de camionnage transportant des marchandises diverses ont représenté près de 60 % du total des recettes des entreprises de camionnage pour compte d'autrui en 2004, alors que la part des entreprises de camionnage spécialisées a augmenté de façon marginale.
- Si l'on en croit l'Enquête sur les véhicules au Canada de 2004, il y a 17,7 millions de véhicules légers (c.-à-d. d'une masse brute inférieure à 4 500 kg) au Canada, ce qui comprend 10,1 millions de voitures de tourisme et familiales, 2,8 millions de fourgonnettes, 3,4 millions de camionnettes et 1,7 million de véhicules utilitaires sport (VUS).
- Les fourgonnettes, les VUS et les camions légers ont représenté 45 % des véhicules kilomètres en 2004. Ils ont parcouru en moyenne une distance supérieure à celle des voitures de tourisme et des familiales (17 000 km contre 15 300 km) et ont affiché un taux d'occupation légèrement supérieur (1,75 personne), contre 1,57 pour les voitures de tourisme et les familiales.
- En 2004, dans la catégorie des véhicules légers, les voitures et les familiales ont représenté 154 milliards de véhicules-kilomètres, contre 128 milliards aux fourgonnettes et aux camions légers.
- En 2004, on a recensé en moyenne 555 véhicules par tranche de 1 000 habitants au Canada.
- Toujours selon l'Enquête sur les véhicules au Canada, il y avait 600 000 poids lourds (d'une masse brute égale ou supérieure à 4 500 kg) au Canada, dont 325 000 étaient des camions de taille moyenne pesant entre 4 500 et 15 000 kg, et près de 277 000 étaient des camions de classe 8 pesant plus de 15 000 kg.
- L'Ontario (37 %), l'Alberta (25 %) et le Québec (13 %) ont concentré 75 % du parc des poids lourds.
- Les poids lourds ont représenté 20 milliards de véhicules-kilomètres en 2004, contre 7 milliards aux camions de taille moyenne.
- Les mouvements à vide ont représenté 14 % des véhicules-kilomètres parcourus par les poids lourds, contre environ 6 % pour les camions de taille moyenne.
- Plus des deux tiers de tous les véhicules-kilomètres parcourus par des poids lourds l'ont été à l'échelle intraprovinciale.
- En 2004 et 2005, les exportations expédiées par camion au départ du Canada se sont chiffrées respectivement à 186,7 milliards $ et à 188,8 milliards $. Les importations des États-Unis expédiées par camion se sont chiffrées à 162,6 milliards $ en 2004 et à 164,5 milliards $ en 2005.

- Sur le plan intérieur, les matériaux de construction sont les principaux produits transportés par camion à l'échelle intraprovinciale et sont suivis par les produits agricoles, les métaux primaires, les produits métalliques et sidérurgiques et les produits énergétiques.
- La majeure partie du trafic interprovincial a intéressé le couloir Québec Ontario (dans les deux sens), représentant 41 milliards $ de produits ou 30 % de l'ensemble des échanges interprovinciaux.
- Cinq groupes de produits ont représenté près de 80 % du total des exportations en 2004 et en 2005 : les automobiles et les matériels de transport, les machines et les équipements électriques, d'autres produits manufacturés, les plastiques et les produits chimiques et les métaux de base/articles en métal de base. Les mêmes cinq groupes de produits ont représenté près de 88 % des importations.
- Les courants d'échanges transfrontaliers les plus denses ont été entre l'Ontario et le Centre des États-Unis, l'Ontario et le Sud des États-Unis et l'Ontario et le Nord-Est des États-Unis, les trois courants confondus représentant près de 80 % des expéditions.
- Le nombre de poids lourds qui ont franchi la frontière canado-américaine a reculé d'environ 1 % en 2005, pour s'établir à 13,3 millions de trajets dans les deux sens.
- Les recettes des exploitants de services de transport en commun ont augmenté de 6,2 % en 2004. Dans l'ensemble, la productivité des transports en commun au Canada a augmenté de 2,7 %, alors que les prix ont progressé de 3,4 %.
- En 2004, la productivité totale des facteurs des réseaux de transport en commun a augmenté de 0,9 %.

TRANSPORT MARITIME

- Le Conseil maritime et industriel national, qui est un forum industrie gouvernement, a été créé en 2004 pour resserrer le dialogue entre le gouvernement fédéral et l'industrie du transport maritime, promouvoir les rapports et la coordination des initiatives dans le secteur du transport maritime et assurer une certaine cohésion entre un groupe essentiel de ministères fédéraux dont les mandats et les intérêts portent sur le transport maritime. Le Conseil tient des réunions semestrielles depuis sa création.
- À la fin de 2005, 87 ports et installations portuaires régionaux et locaux et éloignés demeuraient sous le contrôle de Transports Canada.
- Les recettes d'exploitation globales des administrations portuaires canadiennes (APC), qui sont des ports financièrement autonomes essentiels aux échanges intérieurs et internationaux, se sont chiffrées à 310 millions $ en 2004, soit une augmentation de 3,4 % par rapport à 2003. Vancouver et Montréal ont représenté près de 55 % de ce total.
- Le tonnage manutentionné dans les APC s'est établi à 237 millions de tonnes de marchandises en 2004.
- En 2004, les APC ont manutentionné 52 % de l'ensemble du trafic portuaire.
- Sur le nombre de ports de pêche, 682 étaient gérés par des administrations portuaires à la fin de 2005, alors que 322 étaient des ports pour petits bateaux gérés par le ministère des Pêches et des Océans.
- Trois des quatre administrations de pilotage ont essuyé un déficit en 2005, d'un montant inférieur à 4 millions $, ce qui est moins que le déficit déclaré en 2004.
- Les dépenses nettes de la Garde côtière canadienne se sont chiffrées à 502,9 millions $ en 2004-2005.
- Les deux principaux tronçons de la Voie maritime du Saint Laurent – le tronçon Montréal–lac Ontario et le tronçon canal Welland – ont accueilli 43 millions de tonnes de marchandises durant la saison 2005, ce qui est essentiellement le même volume qu'en 2004.
- En 2005, le trafic international des navires de croisière a régressé à Vancouver et dans les quatre ports de l'Est du Canada où les paquebots font escale : Montréal, Québec, Halifax et Saint John.
- En 2004, le trafic maritime des marchandises a été estimé à 387 millions de tonnes, soit une hausse de 3,2 % par rapport à 2003. Ce total se répartit ainsi : 69,4 millions de tonnes d'échanges intérieurs, 128,6 millions de tonnes d'échanges transfrontaliers et 189 millions de tonnes d'échanges internationaux.
- Au total, les services de transport maritime ont assuré pour 117,5 milliards $ d'échanges commerciaux, soit 63,4 milliards $ d'importations et 54,1 milliards $ d'exportations.
- La valeur du commerce maritime international du Canada en 2004 s'est chiffrée à 117,5 milliards $, y compris des expéditions via les ports américains, soit une hausse de 9,3 % par rapport à 2003.

TRANSPORT AÉRIEN

- Jetsgo a cessé d'exister le 11 mars 2005.
- Le 9 mai 2005, une nouvelle politique des loyers a été annoncée pour les aéroports appartenant au gouvernement fédéral, ce qui allège de près de 8 milliards $ la facture des loyers des administrations aéroportuaires canadiennes pendant la durée des baux en vigueur.
- Le 10 novembre 2005, le gouvernement du Canada et les États-Unis ont encore assoupli l'accord bilatéral de transport aérien de 1995, libéralisant l'accès des transporteurs aériens aux marchés tiers de l'autre pays.
- Depuis le 1er mars 2005, le droit pour la sécurité des passagers du transport aérien, adopté pour financer les coûts de renforcement du système de sûreté des voyages en avion mis en place après les attentats terroristes du 11 septembre 2001, a été réduit à 5 $ pour les vols intérieurs dans un sens, à 8,50 $ pour les vols transfrontaliers et à 17 $ pour tous les autres vols internationaux.
- En vertu de la Politique des désignations multiples, le ministre des Transports a annoncé en 2005 qu'Air Transat pourrait desservir la Grèce et Skyservice, la Russie.
- En 2005, de nouveaux accords bilatéraux de transport aérien ont été négociés avec la République populaire de Chine, la Grèce et l'Inde.
- Les négociations avec la France et le Panama n'ont pas abouti.
- En 2005, au total, 64 projets dans 48 aéroports ont été annoncés dans le cadre du Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires.
- Plusieurs grands aéroports ont enregistré une hausse du nombre de passagers accueillis en 2004, même si les recettes d'exploitation des administrations aéroportuaires ont été mitigées, puisque un tiers ont vu baisser ces recettes et qu'un autre tiers les ont vu augmenter de plus de 10 %.
- Air Canada et ses filiales sont demeurées le principal transporteur aérien du Canada en 2005, avec des recettes de 9,5 milliards $ entre le 1er octobre 2004 et le 30 septembre 2005. La compagnie dessert 12 villes au Canada, 33 aux États-Unis et 59 dans le monde. Le groupe Air Canada comprend Jazz, qui exploite des routes intérieures et transfrontalières moins fréquentées, Air Canada Vacances, qui offre des voyages organisés, et Jetz, qui propose des services d'affrètement de luxe aux équipes sportives et aux entreprises. Trois exploitants de services locaux indépendants ont assuré les services régionaux pour le compte d'Air Canada : Air Georgian, Exploits Valley Air Services et Central Mountain Air.
- Parmi les transporteurs à faibles coûts sans superflu assurant des vols intérieurs et transfrontaliers en 2005, il y a eu WestJet et CanJet.
- Parmi les transporteurs canadiens d'agrément offrant des vols internationaux vers des destinations loisir en 2005, il faut mentionner Air Transat, Skyservice Airlines et Harmony Airways.
- Parmi des compagnies aériennes offrant des vols réguliers et d'affrètement tout au long de l'année dans le Nord du Canada, il faut mentionner First Air, Canadian North et Air North. Aklak Air, Kenn Borek Air et North-Wright Airways complètent les services des autres compagnies en offrant des vols vers les communautés les plus éloignées de l'Arctique.
- Vingt-cinq transporteurs américains ont desservi 20 villes canadiennes, et 43 compagnies étrangères ont assuré des vols au départ du Canada vers 57 destinations internationales dans 39 pays.
- Un certain nombre de compagnies tout-cargo ont assuré des vols en avion à réaction en 2005 pour le compte de la Société canadienne des postes, de compagnies de messageries, de transitaires, de groupeurs et d'expéditeurs : Cargojet Canada, Kelowna Flightcraft et Morningstar Air Express.
- À la fin de 2005, plus de 2 300 licences de transporteur étaient actives, ce qui révèle le grand nombre de compagnies aériennes qui exploitent des vols au Canada.
- Le segment des affaires du transport aérien a continué de croître en 2005, essentiellement grâce au régime de copropriété.
- Le commerce aérien du Canada avec d'autres pays que les États-Unis a nettement augmenté en 2004.
- Le nombre de tonnes transportées par des transporteurs aériens canadiens a augmenté de 5 % en 2004.
- Le trafic aérien passagers en 2005 a atteint de nouveaux records avec plus de 63 millions de passagers, soit 6 % de plus qu'en 2004. Le trafic intérieur a augmenté pour sa part de 4 %, alors que les segments transfrontalier et international ont augmenté de 7 %.

INTRODUCTION 1

Le rapport annuel de 2005 présente la situation des transports au Canada en s'appuyant sur les données disponibles les plus récentes.

En vertu de la *Loi sur les transports au Canada* de 1996, le ministre des Transports est tenu de déposer, chaque année, un rapport annuel sur la situation des transports au Canada. L'article 52 de la Loi renferme le mandat suivant, qui définit les responsabilités concernant ce rapport :

« Chaque année, avant la fin du mois de mai, le ministre dépose devant le Parlement, pour l'année précédente, un rapport résumant la situation des transports au Canada et traitant notamment :

a) de la viabilité économique des modes de transport et de leur contribution à l'économie canadienne et au développement des régions;

b) de la mesure dans laquelle les fonds publics ont servi à mettre des ressources, des installations et des services à la disposition des transporteurs et des modes de transport;

c) de la mesure dans laquelle les transporteurs et les modes de transport ont été indemnisés, directement ou indirectement, du coût des ressources, installations et services qu'ils sont tenus de mettre à la disposition du public;

d) de toute autre question de transport qu'il estime indiquée. ».

Le rapport annuel de 2005, *Les transports au Canada en 2005*, est le dixième rapport annuel présenté par le ministre depuis l'entrée en vigueur de la *Loi sur les transports au Canada*. Les données et les renseignements disponibles les plus récents ont servi à la préparation de ce rapport. C'est pourquoi ce ne sont pas toujours les données relatives à 2005 qui sont incluses. La portée du rapport ne se limite pas aux champs de compétence du fédéral dans le domaine des transports. En dépit du fait qu'il n'aborde que de façon limitée les questions de transport urbain et de transport intermodal, le rapport présente néanmoins une vue d'ensemble complète du réseau de transport du pays.

Un addenda, affiché sur le site Web de Transports Canada, contient des renseignements plus détaillés sur les sujets abordés dans le rapport. Le lecteur qui souhaite lire des données plus détaillées ou chronologiques est invité à consulter l'addenda sur le site Web de Transports Canada à l'adresse www.tc.gc.ca. Les renvois à l'addenda se trouvent soit dans le texte proprement dit, soit dans les notes de bas de page du texte, soit encore dans les tableaux et les figures. Les données que contiennent les tableaux et qui ont servi à établir les figures dans le rapport de l'an dernier ont été actualisées dans le rapport de cette année ou elles se trouvent dans les tableaux de l'addenda. En outre, tous les rapports annuels depuis celui de 1996 sont faciles à consulter sur le site Web de Transports Canada à www.tc.gc.ca.

Les transports sont omniprésents dans toutes les activités sociales et économiques du pays. Ils ouvrent les marchés aux ressources naturelles, aux produits agricoles et aux biens manufacturés, ils appuient les entreprises de service et atténuent les difficultés posées par la topographie. Les transports relient également les collectivités et réduisent l'impact des distances qui séparent les gens les uns des autres. Ces rôles essentiels des transports sont indicatifs des rapports d'interdépendance qu'ils entretiennent avec la trame économique et sociale de notre société. Toutefois, les transports doivent évoluer avec le temps et s'ajuster à l'évolution des conjonctures.

La demande de services de transport est dictée par les changements qui se produisent dans les activités économiques. Ces changements peuvent se situer à divers niveaux, comme au niveau régional ou sectoriel. Il importe de rappeler que la demande de services de transport est une demande dérivée qui émane de tous les secteurs de l'économie.

1 INTRODUCTION

L'examen de la situation des transports commence par une étude des résultats de l'économie canadienne (chapitre 2). On trouvera des renseignements détaillés sur l'emploi, le commerce et le tourisme dans l'addenda. On y trouvera également des données détaillées sur la consommation d'énergie des transports.

Le chapitre 3 présente les données les plus récentes sur les dépenses et les recettes publiques des transports. Ce chapitre traite de l'exigence que comprend l'alinéa 52b) au sujet de l'obligation qui incombe au ministre des Transports de déposer son rapport annuel. Certaines des dépenses publiques consacrées aux transports visent expressément les infrastructures du réseau de transport. Le secteur privé engage lui aussi des dépenses et des investissements dans le réseau de transports du Canada, mais il n'en est pas question dans ce chapitre. Le lecteur ne doit pas oublier que le secteur public n'est pas le seul à planifier ou à contrôler tous ces investissements et dépenses.

Le chapitre 4 se penche sur les questions de sécurité et de sûreté dans le réseau de transport. La sécurité des transports demeure une priorité absolue pour le Canada. Ce chapitre résume les statistiques les plus récentes sur les accidents et les incidents par mode afin de donner un aperçu à jour. Ce chapitre traite également des renforcements les plus récents de la sûreté depuis les attentats du 11 septembre 2001.

Le chapitre 5 traite des transports et de l'environnement, en particulier de la dynamique environnementale des transports, notamment des paramètres qui ont un rapport avec les changements climatiques. Il présente une vue d'ensemble des initiatives relatives aux changements climatiques. Ce chapitre examine également les questions liées à la gestion de l'environnement qui se rattachent aux responsabilités et aux activités de Transports Canada.

Les chapitres 6 à 9 contiennent les données les plus récentes sur les transports, selon les différents modes. Pour le transport ferroviaire (chapitre 6), le transport maritime (chapitre 8) et le transport aérien (chapitre 9), les données sont structurées ainsi : activités spéciales en 2005, infrastructures, structure de l'industrie, niveaux d'activité dans le transport des marchandises et des passagers et, s'il y a lieu, intermodalisme et résultats. L'ensemble des transports routiers a été regroupé dans le chapitre 7, selon la même structure que l'on trouve dans les trois chapitres modaux.

La majorité des données présentées dans ce rapport ou dans l'addenda proviennent de sources à l'extérieur de Transports Canada. L'établissement du bien-fondé de ces données relève de ces sources de l'extérieur. On a porté toute l'attention voulue à la qualité et aux limites des données durant la préparation de ce rapport, et on a inséré au besoin des notes de bas de page pour signaler certains problèmes. Lorsque des problèmes ont été cernés, ils ont été signalés à la source des données et, si le bien-fondé des données a été confirmé, le problème n'a pas été étudié plus avant compte tenu des échéances extrêmement serrées entourant la rédaction de ce rapport. À quelques rares exceptions près, qui sont signalées, ce rapport ne contient pas d'estimations visant à contourner le manque de données. Enfin, ce rapport ne cherche pas non plus à présenter une projection du réseau de transport du Canada.

LES TRANSPORTS ET L'ÉCONOMIE 2

Ce sont les dépenses de consommation qui ont donné la plus forte impulsion à l'économie en 2005.

RÉSULTATS DE L'ÉCONOMIE CANADIENNE

L'économie canadienne a continué de bien se tenir en 2005, comme en témoigne le fait que le produit intérieur brut et les prix du marché ont progressé de 2,9 %, soit au même rythme que l'année précédente. La croissance a été particulièrement marquée aux deuxième et troisième trimestres. Durant l'année, les prix de l'énergie, les taux d'intérêt et la valeur du dollar canadien ont tous augmenté. Les dépenses de consommation, les investissements des entreprises et les dépenses publiques ont tous contribué à la vigueur de l'économie, tandis que les exportations nettes ont été un obstacle vu que les importations ont augmenté deux fois plus vite que les exportations. Le prix élevé des matières premières s'est soldé par une forte croissance dans les provinces de l'Ouest qui regorgent de richesses tandis que la valeur élevée du dollar canadien a nui au secteur manufacturier dans les provinces du Centre.

Les dépenses de consommation ont progressé de 4 %, soit la hausse la plus importante depuis 2000, et ont le plus contribué à la croissance de l'économie. Les ventes au détail ont augmenté de 6,3 % en 2005 par rapport à 2004, où elles avaient augmenté de 4,7 %. Les ventes de véhicules automobiles neufs ont augmenté de 3,5 % en 2005, soit la première hausse enregistrée depuis 2002, les acheteurs se laissant tenter par les offres de « prix des employés » et par d'autres incitatifs. Les nouvelles mises en chantier se sont chiffrées à 233 900, soit un recul de 4,1 % par rapport à 2004, mais néanmoins le deuxième chiffre le plus élevé enregistré depuis 1988. Les investissements dans la construction résidentielle ont augmenté de 3,3 %, soit moins de la moitié de la hausse de 8,3 % enregistrée en 2004, alors que les investissements dans les ouvrages non résidentiels ont augmenté de 6,8 %, soit une hausse nette par rapport au taux de 0,8 % de l'an dernier. Les investissements dans les machines et les équipements ont affiché une certaine vigueur pour la troisième année d'affilée puisqu'ils ont augmenté de 10,7 % en 2005. Les investissements globaux des entreprises ont progressé de 6,9 %, soit le même taux que l'année précédente. Les dépenses publiques consacrées aux biens et aux services ont augmenté de 2,8 %, alors que les investissements de l'État ont augmenté de 4,2 %. Le secteur international a à nouveau affiché une certaine faiblesse, les exportations de biens et de services augmentant de 2,3 % en termes réels, alors que les importations ont augmenté de 7 %, contre des hausses de 5 % et 8,1 % en 2004.

Le tableau 2-1 montre des indicateurs économiques pour le Canada en 2005.

TABLEAU 2-1 : INDICATEURS ÉCONOMIQUES, 2004-2005

	2005	*% de changement 2004 – 2005*	*% de changement annuel 1999 – 2004*
PIB au coût des facteurs			
(millions de dollars constants de 1997)			
Ensemble de l'économie	1 079 342	3,2	3,1
Produits	341 245	3,0	2,6
Agricoles	14 296	5,8	(2,3)
Forestiers	7 180	(0,3)	4,2
Miniers	41 193	1,9	3,3
Manufacturés	185 217	2,4	2,3
Bâtiment	63 341	4,6	5,5
Services	738 097	3,3	3,4
Commerce de détail	63 092	4,6	4,9
Transports	45 195	4,3	2,5
Commerce des marchandises			
(millions de dollars)			
Exportations	453 404	5,7	3,1
Importations	386 749	6,5	2,1
Revenu (dollars)			
Revenu personnel disponible par habitant	24 099	3,1	3,6
Dollar canadien (cents US par unité)	82,5	7,4	2,7
Emploi (milliers)	16 170	1,4	2,1
Population (milliers)	32 271	0,9	1,0
Prix			
Ensemble de l'économie(1997=100)	118,3	3,1	2,5
Indice des prix à la consommation (1992=100)			
Tous les articles	127,3	2,2	2,4
Transports	150,7	4,1	3,1

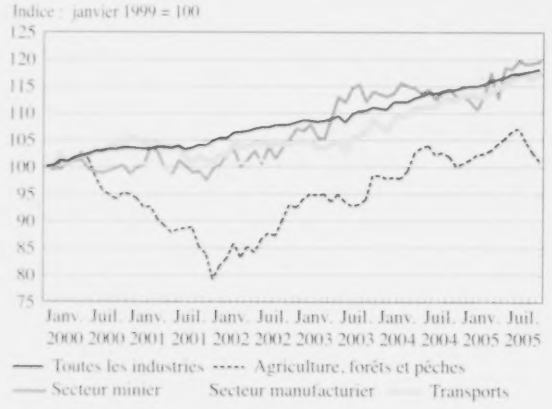
Source : Statistique Canada, cat. nos 11-010, 13-001, 15-001, 62-010; Banque du Canada

Le PIB au coût des facteurs par industrie a augmenté de 3,2 % en termes réels en 2005, soit le même taux que l'année d'avant. La productivité du secteur des biens de l'économie a augmenté de 3 % pendant que celle du secteur tertiaire augmentait de 3,3 %. Le plus faible taux

de croissance dans le secteur des biens reflète la croissance relativement lente (2,4 %) de la production manufacturière. La construction de véhicules automobiles a reculé durant la première moitié de l'année mais s'est rétablie au cours de la deuxième. Dans le secteur primaire, l'agriculture a connu une croissance de 5,8 %, même si le secteur forestier a régressé de 0,3 %. Le secteur minier a progressé de 1,9 % tandis que la prospection pétrolière et gazière a augmenté de 14 %. L'extraction pétrolière et gazière a baissé de 1,5 % à cause de difficultés de production. L'industrie du bâtiment a affiché une croissance de 4,6 %, émanant à la fois de l'activité non résidentielle et l'activité résidentielle. Le commerce de détail et de gros a augmenté respectivement de 4,6 % et de 7,8 %. Les services de transport ont progressé de 4,3 % et ont profité du transport des matières premières et des biens de consommation.

La figure 2-1 montre les changements du PIB réel depuis l'an 2000.

FIGURE 2-1 : PIB RÉEL PAR GRANDS SECTEURS, 2000 – 2005

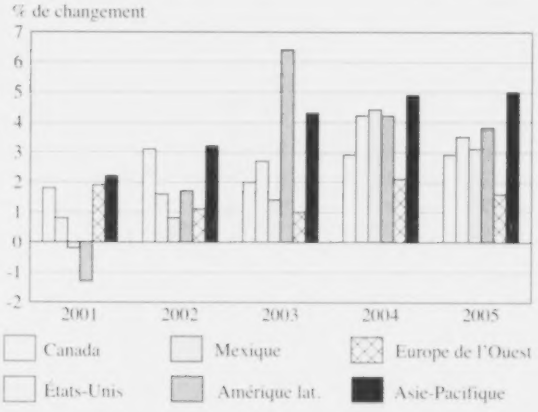


Source : Statistique Canada, cat. no 15-001

L'économie mondiale a connu une croissance de 3,5 % en 2005, ce qui est très respectable, même si cela est inférieur à la croissance de 3.9 % enregistrée en 2004. Elle a survécu à la flambée des prix du pétrole et a bénéficié de la vigueur de l'économie américaine et de la croissance des économies de la Chine et du Japon. Aux États-Unis, la vigueur des dépenses de consommation, des achats d'équipements et de logiciels, des exportations et de la construction résidentielle ont contribué à une croissance de 3,5 %, alors qu'elle avait été de 4,2 % l'année d'avant. Tandis que la baisse de la valeur du dollar américain a été profitable aux exportations, les prix élevés de l'énergie ont abouti à une hausse des importations et le déficit commercial s'est creusé de 100 milliards $. Les dépenses de consommation ont été stimulées par l'emploi et par la vigueur des prix de l'immobilier. L'économie mexicaine a affiché un taux de croissance de 3,1 % en 2005, grâce à la vigueur de la demande intérieure et des exportations vers les États-Unis. L'Amérique latine a affiché un taux de croissance de 3,8 % en 2005, contre 4,2 % en 2004. Le taux de croissance du Brésil a reculé de 4,9 % à 2,3 %, reflétant le resserrement de la politique monétaire et les conséquences de la crise politique sur la confiance des consommateurs et des entreprises. Le taux de croissance en Europe de l'Ouest n'a été que de 1,6 % en 2005, encore qu'il avait été de 2,1 % l'année d'avant, ce qui reflète l'impact de la vigueur des prix de l'énergie de même que des difficultés d'ordre structurel, notamment en Allemagne, en France et en Italie. Le taux de croissance au Royaume-Uni a reculé de 3,2 % en 2004 à 1,8 % en 2005. La croissance dans la région de l'Asie Pacifique a été de 5,0 % en 2005, soit pratiquement sans changement. Pour la deuxième année d'affilée, l'économie du Japon a affiché un taux de croissance respectable de 2,7 %. La Chine a poursuivi sa croissance très vigoureuse, à hauteur de 9,9 % en 2005, attisée par les exportations et les investissements. La Chine est aujourd'hui le troisième plus grand pays exportateur du monde.

La figure 2-2 compare la performance de l'économie du Canada à celle de d'autres régions entre 2001 et 2005.

FIGURE 2-2 : PIB RÉEL – CANADA ET AUTRES RÉGIONS, 2001 – 2005



Note : PIB aux prix du marché

Source : Global Insight, Statistique Canada, Bureau of Economic Analysis des États-Unis

En 2005, les exportations de biens par rapport à la balance des paiements ont augmenté de 5,7 %, et les importations, de 6,5 %, ce qui s'est soldé par un excédent de biens de 66,7 milliards $, en hausse de moins de 1 % par rapport à 2004. Sur le plan de la valeur, les exportations d'énergie ont progressé en raison d'une hausse des prix énergétiques, alors que la valeur des exportations de produits forestiers et automobiles a baissé. Les exportations ont augmenté de 5,2 % vers les États-Unis, de 7,4 % vers l'Union européenne et de 5,3 % vers le Japon, alors que les importations en provenance des États Unis ont augmenté de 3,4 %, de 5 % en provenance de l'Union européenne et de 11,6 % en provenance du Japon.

La valeur du dollar canadien par rapport à la devise américaine a reculé durant la première moitié de 2005 après avoir clôturé à 0,824 $US en 2004 pour atteindre une valeur minimum record pour l'année de 0,794 $US au mois de mai avant de se rétablir pour terminer l'année au niveau record de 0,863 $US, soit le plus haut niveau atteint depuis 13 ans. La valeur moyenne du dollar canadien par rapport à la devise américaine a augmenté de 7,4 % en 2005 et de 28 % entre janvier 2002 et décembre 2005. La hausse de la valeur du dollar canadien reflète la chute de la valeur du dollar américain et la hausse des prix des matières premières.

Les prix généraux de l'économie dans son ensemble, mesurés par le déflateur du PIB, ont augmenté de 3,1 % en 2005, soit très légèrement moins qu'en 2004, où ils avaient augmenté de 3 %. Les consommateurs ont payé en moyenne 2,2 % de plus pour les biens et les services en 2005 par rapport à 2004, soit une hausse par rapport à l'augmentation de 1,9 % en 2004. Le principal coupable de cette hausse de l'inflation a été la hausse des prix de l'énergie, qui ont augmenté de 9,7 %, contre 6,7 % en 2004. Un autre facteur est la hausse de 5,2 % de la valeur de remplacement des propriétés. Les prix des transports ont augmenté de 4,1 %, contre 2,4 % en 2004, et les prix de l'essence ont fait un bond de 12,8 %.

Le revenu réel disponible par habitant a augmenté de 3,1 % en 2005 en valeur nominale, contre une hausse de 2,9 % en 2004. En termes réels, le revenu disponible par habitant a progressé de 1,5 %, soit le même taux qu'en 2004.

Le nombre moyen des actifs au Canada a augmenté de 1,4 % pour atteindre 16 170 000 en 2005, après une hausse de 1,8 % en 2004. La population active n'a augmenté que de 0,9 % en 2005 et, lorsqu'on combine cela à la croissance de l'emploi, on constate que le taux de chômage a reculé à 6,8 %, soit le plus faible taux depuis 1974. La population du Canada en milieu d'année avait augmenté à 32,3 millions d'habitants, soit une hausse de 0,9 % par rapport à 2004.

RÉSULTATS DES ÉCONOMIES PROVINCIALES

En 2005, l'Ouest du Canada a continué d'afficher une croissance plus forte que le Centre et l'Est du pays. L'économie des provinces de l'Ouest a été dynamisée par la demande de ressources. Cela a fait augmenter la valeur du dollar canadien et a causé des problèmes aux industries manufacturières de l'Ontario et du Québec. Terre-Neuve-et-Labrador a affiché de meilleurs résultats économiques en 2005, mais est la province qui a présenté le plus faible taux de croissance de toutes les provinces à cause d'une baisse de la production pétrolière attribuable à des déversements accidentels et à des problèmes systémiques.

Alors que le secteur primaire a connu des difficultés à l'Île-du-Prince-Édouard, le secteur manufacturier et le bâtiment se sont bien tenus. En Nouvelle-Écosse, le secteur tertiaire, en particulier le commerce de détail et de gros, a été vigoureux, même si l'industrie des pêches a subi les méfaits des contingents et des conditions météorologiques. En outre, la production de gaz naturel a baissé. Les investissements et la demande des consommateurs ont soutenu l'économie du Nouveau-Brunswick tandis que les entreprises manufacturières ont été touchées par la valeur élevée du dollar et la hausse des prix de l'énergie. La demande des consommateurs au chapitre des automobiles et d'autres articles coûteux a nettement aidé les économies du Québec et de l'Ontario tandis que le secteur manufacturier s'habituait à la valeur élevée du dollar. La vigueur de la demande américaine, particulièrement pour les véhicules motorisés, y a certainement contribué. Les investissements dans les machines et les équipements ont été vigoureux dans les deux provinces et les entreprises ont amélioré leur compétitivité. Bien que la construction résidentielle a ralenti, elle est demeurée forte. De fortes précipitations et des températures fraîches ont eu des effets néfastes sur l'agriculture dans les trois provinces de l'Ouest. Au Manitoba, le secteur manufacturier s'est bien tenu en 2005, et les fortes précipitations ont entraîné une hausse de la production d'hydroélectricité. Les ventes de potasse, d'uranium et d'énergie de même que les investissements dans ces secteurs ont assuré la vigueur de l'économie de la Saskatchewan. Grâce aux investissements et aux exportations d'énergie, l'Alberta a affiché la plus forte croissance de toutes les provinces. Les gens continuent d'émigrer en Alberta pour profiter de la prospérité que connaissent de nombreux secteurs de l'économie dans cette province. L'industrie forestière de Colombie-Britannique a été vigoureuse en 2005 et a profité de l'explosion des mises en chantier à la fois au Canada et aux États-Unis.

Le tableau 2-2 rapporte la croissance économique des provinces en 2004-2005.

TABLEAU 2-2 : CROISSANCE ÉCONOMIQUE DES PROVINCES, 2004/05

(PIB au coût des facteurs en dollars constants de 1997)

	% de changement 2004 – 2005	*% de changement 1999 – 2004*
Terre-Neuve-et-Labrador	0,2	5,1
Île-du-Prince-Édouard	1,9	2,3
Nouvelle-Écosse	1,5	2,6
Nouveau-Brunswick	0,3	2,5
Québec	2,2	2,6
Ontario	2,9	3,0
Manitoba	2,7	2,2
Saskatchewan	3,5	1,6
Alberta	4,7	3,7
Colombie-Britannique	3,6	3,1
Territoires	1,4	8,3

Source : Statistique Canada, Conference Board du Canada

COMMERCE INTERNATIONAL ET COULOIRS COMMERCIAUX

À la fin de 2005, les exportations et les importations de biens ont atteint des niveaux records depuis le pic de 2000, se chiffrant respectivement à 435 milliards $ et à 378 milliards $. Il faut cependant mentionner que l'excédent commercial du Canada avec le reste du monde n'a progressé

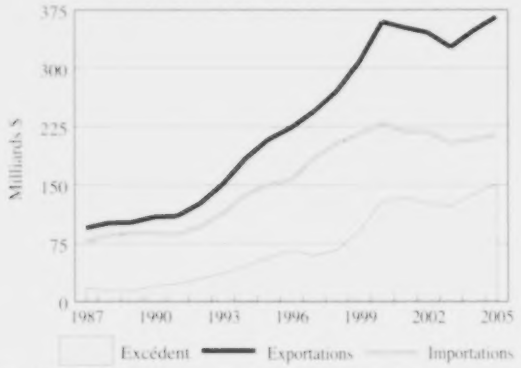
que de 1 % par rapport à 2004 et que l'augmentation du déficit commercial (14 %) avec les pays autres que les États-Unis a nettement dépassé l'augmentation de l'excédent commercial avec les États-Unis (9 %).

Commerce avec les États-Unis

En 2005, les États-Unis ont été à nouveau et de loin le plus important partenaire commercial du Canada, représentant 71 % (en valeur) de l'ensemble du commerce du Canada avec le monde. Cette part avait atteint le niveau record de 78 % en 1999. Les exportations vers les États-Unis ont représenté 84 % du total des exportations du Canada vers le monde entier, part qui est restée stable à hauteur de 84 % à 86 % depuis 1998. En revanche, la part des importations du Canada en provenance des États-Unis n'a cessé de baisser depuis 1998, année où elle avait représenté 68 % du total des importations en provenance du monde avant d'atteindre un plancher record de 57 % en 2005. De ce fait, l'excédent annuel du Canada avec les États-Unis a affiché une croissance moyenne annuelle de 10 % depuis 10 ans, ce qui est essentiellement attribuable à la vigueur de ses exportations[1] vers ce pays.

La figure 2-3 illustre la valeur des échanges commerciaux avec les États-Unis de 1987 à 2005.

FIGURE 2-3 : VALEUR DES ÉCHANGES COMMERCIAUX DE BIENS ENTRE LE CANADA ET LES ÉTATS-UNIS, 1987 À 2005



Note : Données sur les échanges fournies par les douanes; données préliminaires de 2005.

Source : Transports Canada (d'après les données sur le commerce international de Statistique Canada).

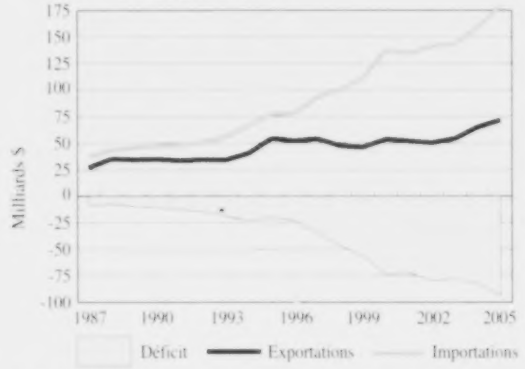
Après avoir atteint un sommet de 589 milliards $ en 2000, le commerce entre le Canada et les États-Unis s'est chiffré à 580 milliards $ en 2005, soit une hausse de 4 % par rapport à 2004. Sur le plan de la valeur, le camion a assuré 60 % de ces échanges, suivi du train (17 %), des pipelines (14 %), de l'avion (6 %) et du transport maritime (3 %). Les entreprises de camionnage ont été le moyen de transport dominant aussi bien pour les exportations (51 %) que pour les importations (77 %). Selon le volume[2], les pipelines se sont classés au premier rang, à hauteur de 33 % (essentiellement des exportations), suivis par le camion (31 %), le train (18 %) et le transport maritime (17 %).

Les plus importants flux des échanges commerciaux entre le Canada et les États-Unis ont intéressé l'Ontario et le Centre des États-Unis[3], à hauteur de 167 milliards $, dont 84 milliards $ à destination et en provenance du seul État du Michigan. Quatre des six principaux courants d'échanges entre le Canada et les États-Unis ont concerné l'Ontario. Toutefois, sur 14 courants d'échanges, ce sont les courants intéressant l'Alberta et différentes régions des États-Unis qui ont affiché la croissance la plus vigoureuse en 2005 par rapport à 2004 (plus de 20 %), alors que les courants intéressant l'Ontario ont affiché une croissance quasiment nulle pendant la même période. Près de 76 % du commerce entre le Canada et les États-Unis transporté par camion (selon la valeur) s'est concentré sur six postes frontaliers : Windsor/pont Ambassador, Fort Erie, Sarnia et Lansdowne en Ontario, Lacolle au Québec et le Pacific Highway en Colombie-Britannique.

Commerce avec d'autres pays

En 2005, le commerce entre le Canada et les autres pays a augmenté de 11 %, pour se chiffrer à 233 milliards $, attisé par des importations dont la valeur a été de 163 milliards $. Étant donné que les exportations du Canada vers d'autres pays que les États-Unis ont augmenté à un rythme plus lent que les importations en provenance de ces pays, le déficit commercial avec ces pays s'est creusé, en particulier depuis 1995. Les importations d'autres pays (essentiellement des pays d'Asie et plus particulièrement de la République populaire de Chine) ont en général dépassé les exportations du Canada vers ces pays. En 2005, près de 41 % du déficit commercial du

FIGURE 2-4 : VALEUR DES ÉCHANGES COMMERCIAUX DE BIENS ENTRE LE CANADA ET LES AUTRES PAYS, 1987 À 2005



Note : Données sur les échanges fournies par les douanes; données préliminaires de 2005.

Source : Transports Canada (d'après les données sur le commerce international de Statistique Canada).

1 Un autre facteur qui a milité en faveur des exportations du Canada vers les États-Unis a été la valeur du dollar canadien par rapport à la devise américaine, grâce à quoi les produits canadiens ont été relativement moins chers à l'achat pour les consommateurs américains (en particulier durant la période 1994-2003).

2 On a utilisé les classements modaux de 2004 car les données sur les échanges selon le volume en 2005 ne sont pas disponibles (en cours de révision).

3 Le Centre des États-Unis comprend les États limitrophes de la région des Grands Lacs (Michigan, Ohio, Indiana, Illinois, Wisconsin) de même que le Minnesota, l'Iowa, le Missouri, le Dakota du Nord, le Dakota du Sud, le Nebraska et le Kansas.

Canada avec les autres pays a concerné des pays d'Asie, alors que ce pourcentage était de 24 % en 1995. Comme l'illustre la figure 2-4, les déficits commerciaux du Canada avec des pays autres que les États-Unis se sont creusés au rythme annuel moyen de 16 % depuis 10 ans.

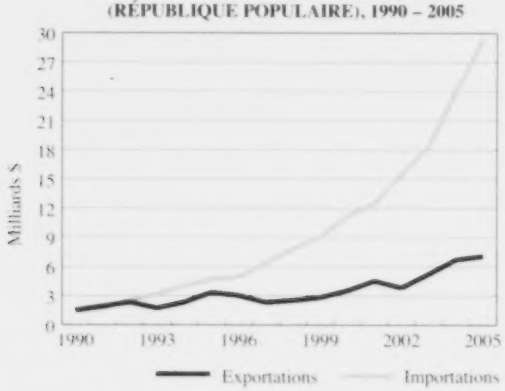
À la fois sur le plan de la valeur et du volume, les transports maritime et aérien ont été les modes dominants, puisqu'ils ont assuré plus de 90 % des échanges commerciaux avec les pays d'outre-mer. En 2005, six grands courants d'échanges ont représenté près de 75 % de l'ensemble du commerce entre le Canada et d'autres pays que les États-Unis. Quatre de ces courants ont été bidirectionnels entre les provinces de l'Est et l'Europe de l'Ouest (20 milliards $ d'exportations, 46 milliards $ d'importations) et entre les provinces de l'Ouest et les pays d'Asie (17 milliards $ d'exportations, 20 milliards $ d'importations). Les deux autres courants bidirectionnels d'importance ont été les importations en provenance de pays asiatiques (44 milliards $) et de pays d'Amérique latine (24 milliards $), essentiellement le Mexique, à destination des provinces de l'Est.

Pour d'autres précisions sur les échanges commerciaux entre le Canada et les États-Unis et d'autres pays, voir les tableaux A2-1 à A2-9 de l'addenda.

NOUVELLES TENDANCES ET PORTES D'ENTRÉE

Entre 1995 et 2005, le taux de croissance annuel moyen des importations en provenance de pays autres que les États-Unis a atteint 8,1 %, soit trois fois le taux des exportations du Canada vers ces pays (2,5 %). Sur les 20 principaux partenaires commerciaux du Canada en 2005, six pays ont enregistré un taux de croissance annuel moyen à deux chiffres durant la période 1995-2005 : l'Algérie (28 % des importations); la Chine (20 % des importations); l'Inde (13 % des importations); le Brésil (12 % des importations); le Mexique (11 % des importations, 11 % des exportations); et la Norvège (10 % des importations).

FIGURE 2-5 : VALEUR DES ÉCHANGES COMMERCIAUX DE BIENS ENTRE LE CANADA ET LA CHINE (RÉPUBLIQUE POPULAIRE), 1990 – 2005



Note : Données sur les échanges fournies par les douanes; données préliminaires de 2005.

Source : Transports Canada (d'après les données sur le commerce international de Statistique Canada).

Le tableau A2-10 de l'addenda donne une liste des 25 principaux partenaires commerciaux du Canada en 2005 avec leur classement et leur taux de croissance.

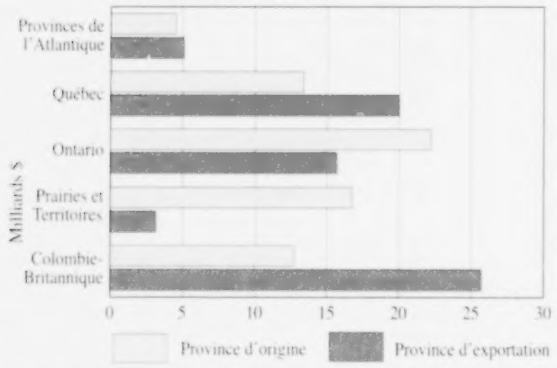
L'augmentation des échanges commerciaux entre la Chine et le Canada et les États-Unis a représenté une nouvelle force d'entraînement des entreprises nord-américaines, exerçant de nouvelles pressions sur les infrastructures de transport et la logistique modale. Depuis cinq ans (2000-2005), les exportations et les importations entre la Chine et le Canada ont affiché un taux de croissance annuel moyen respectivement de 14 % et de 21 %. En 2005, la Chine s'est classée respectivement au deuxième (29,4 milliards $) et au quatrième rang (7,1 milliards $) en ce qui concerne le total des importations et des exportations du Canada avec le reste du monde. Il s'ensuit que la Chine a dépassé le Japon et le Mexique au chapitre des importations à la fois pour le Canada et les États-Unis. La figure 2 5 illustre l'évolution du commerce entre le Canada et la Chine depuis 1990.

Entre 1995 et 2005, les exportations maritimes vers la Chine ont doublé pour atteindre 6 milliards $, alors que les exportations par avion ont plus que quintuplé par rapport à leur niveau de 1995 et se sont chiffrées à 863 millions $. Du côté des importations, le tableau est analogue, puisque les importations maritimes ont quadruplé et que les importations par avion ont été multipliées par 13 par rapport à leur niveau de 1995. Comme nous l'avons déjà vu, outre la Chine, des pays comme le Mexique, l'Inde, le Brésil et d'autres affichent eux aussi une forte croissance de leurs échanges commerciaux avec le Canada depuis quelques années.

L'impact de cette augmentation des échanges sur le réseau de transport du pays a été profond ces dernières années. Une part importante de cette hausse des échanges a été acheminée dans des conteneurs, ce qui a provoqué des goulots en matière de capacité. En 2005, l'ensemble des exportations de matières premières du Canada vers d'autres pays (à l'exclusion des États-Unis) s'est chiffré à 69,6 milliards $, dont 26 milliards $ (37 %) ont été expédiés par des postes douaniers de Colombie-Britannique (comme des ports de mer et des aéroports) et 20 milliards $ (29 %) par des ports douaniers du Québec. La figure 2-6 illustre cette hausse des échanges commerciaux selon la province d'origine et la province d'exportation. Les données actuelles sur le commerce ne permettent pas de se faire un point de vue semblable (selon la province de destination) au sujet des importations.

Près de 75 % (selon la valeur) des exportations du Canada vers les pays d'Asie ont été expédiées par des ports douaniers de Colombie-Britannique, dont 83 % des exportations canadiennes vers le Japon, 79 % des exportations vers la Corée du Sud et 77 % des exportations vers la Chine. Le tableau A2-11 de l'addenda illustre avec plus de détails les exportations du Canada qui transitent par les ports douaniers de Colombie-Britannique.

FIGURE 2-6 : TOTAL DES EXPORTATIONS DU CANADA VERS DES PAYS AUTRES QUE LES ÉTATS-UNIS, SELON LA PROVINCE D'ORIGINE ET D'EXPORTATION, 2005



Note : Données sur les échanges fournies par les douanes; données préliminaires de 2005.

Source : Transports Canada (d'après les données sur le commerce international de Statistique Canada).

TABLEAU 2-3 : VOYAGES INTERNATIONAUX, 2005

	2005	% de changement par rapport à 2004
Voyages des Canadiens	44 030 945	5,4
Aux États-Unis	37 793 994	4,8
Automobile	30 874 097	4,1
Moins de 24 heures	22 278 101	3,5
Plus de 24 heures	8 595 996	5,7
Avion	5 189 358	11,8
Vers tous les autres pays	6 236 951	8,7
Voyages des non-résidents	36 160 106	(6,9)
Par des résidents des É.-U.	31 655 012	(8,6)
Automobile	24 486 323	(10,2)
Moins de 24 heures	15 712 087	(12,0)
Plus de 24 heures	8 774 236	(6,7)
Avion	4 279 389	(1,1)
Voyages de tous les autres non-résidents	4 505 094	6,8
Total des voyages internationaux	80 191 051	(0,5)

Source : Statistique Canada, cat. nº 66-001.

RÉGIONS D'IMPORTANCE POUR LES TRANSPORTS

VOYAGES ET TOURISME

Les voyages internationaux à destination et en provenance du Canada ont reculé de 0,5 % en 2005, renversant la hausse de 3,2 % enregistrée en 2004. Les Américains ont effectué 31,7 millions de déplacements au Canada en 2005, soit une baisse de 8,6 %. Cela englobe une baisse de 12 % des déplacements en automobile d'une durée inférieure à 24 heures par rapport à 2004, qui ont reculé à 15,7 millions, soit le plus faible chiffre depuis que l'on compile de telles données. Les voyageurs d'outre-mer ont effectué 4,5 millions de voyages au Canada, soit une hausse de 6,8 % et le nombre le plus élevé depuis 2000. Parmi les pays qui ont le plus contribué à cette augmentation, il y a eu la Chine, avec la hausse la plus importante, à hauteur de 14,8 %. Dans l'ensemble, les voyages de non-résidents au Canada ont baissé de 6,9 % en 2005. En 2005 également, les Canadiens ont effectué 44 millions de voyages à l'étranger, soit une hausse globale de 5,4 %, les voyages aux États-Unis augmentant de 4,8 % et les voyages outre-mer, de 8,7 %.

Le tableau 2-3 illustre les voyages internationaux en 2005.

Les voyages intérieurs[4] ont augmenté de 1,6 % en 2004 (données les plus récentes) pour atteindre 175,1 millions, renversant ainsi la baisse de 8,3 % enregistrée en 2003. Les voyages interprovinciaux, qui représentent 12 % du total, ont progressé de 2,9 %, alors que les voyages intraprovinciaux ont augmenté de 1,5 %. Les voyages d'une durée inférieure à 24 heures ont augmenté de 0,6 %, et les voyages de plus de 24 heures, de 2,7 %. Le nombre total de voyages a été réparti équitablement entre les voyages de moins de 24 heures et les voyages de plus de 24 heures. Les voyages en auto, qui représentent 92 % de la totalité, ont progressé de 1,6 %. Les voyages en train ont affiché la plus forte croissance, à hauteur de 17,3 %.

En 2005, les dépenses touristiques au Canada ont augmenté de 6,8 % pour atteindre 61,4 millions $, après avoir augmenté de 6,4 % en 2004. Les dépenses touristiques des Canadiens ont été supérieures à celles des étrangers, augmentant de 9,4 %. Ceci est une hausse importante par rapport à celle de 3,7 % de 2004. Les étrangers qui sont venus au Canada ont consacré 1,0 % de plus en 2005 à leurs dépenses touristiques qu'en 2004, alors que leurs dépenses avaient augmenté de 12,9 %. Les dépenses touristiques consacrées aux transports ont augmenté de 12,0 % en 2005, le tout comprend une hausse des dépenses consacrées aux voyages en avion, de 13,5 %, et les dépenses automobiles, de 15,1 %. (On trouvera des tableaux détaillés sur le tourisme dans l'addenda aux tableaux A 2-12 à A 2-22.)

EMPLOI

On estime à environ 860 200 le nombre de personnes employées dans le secteur des transports en 2005[5]. Cela englobe à la fois les employés à temps plein et à temps partiel. Par mode, les entreprises de camionnage et de transport par autobus/autocar ont concentré le plus grand nombre d'employés dans le secteur des transports, avec respectivement 356 000 personnes (41,4 %) et 94 600 (11 %). L'emploi dans le secteur du transport aérien s'est rétabli ces dernières années et, de son niveau plancher de 76 900 employés en 2002, il est passé à environ 79 700 employés en 2005, soit proche du niveau de 1998 mais toujours en deçà des 86 000 employés qu'il comptait en 2000. Depuis le milieu des années 1990, le niveau

4 Les voyages intérieurs désignent les voyages d'au moins 80 km depuis le lieu de résidence habituel d'un voyageur, à l'exclusion des déplacements à destination ou en provenance du lieu de travail ou de l'école.

5 Cette estimation exclut le nombre d'emplois dans les entreprises privées de camionnage.

général d'emploi a augmenté dans l'industrie de l'autobus/autocar, dans les services de camionnage[6], les services de taxi et de limousine, le transport maritime et le transport par pipeline. L'estimation de 35 600 employés travaillant dans les services ferroviaires en 2005 reflète la baisse constante de l'emploi dans ce secteur. Ce mode employait 67 000 personnes en 1990. L'emploi dans la construction et l'entretien des routes, estimé à 56 900 en 2005, est demeuré relativement stable depuis 2000, variant de plus ou moins 1 000 employés.

Pour d'autres précisions sur l'emploi et les salaires dans le secteur des transports, consulter les tableaux A2-23 à A2-48 de l'addenda.

Consommation d'énergie

Dans l'ensemble, la consommation totale d'énergie du Canada a augmenté de 1,1 % en 2004. La consommation d'énergie a progressé dans le secteur forestier et dans le secteur du bâtiment respectivement de 21,2 % et de 5,6 %, de 3,5 % dans le secteur des transports et de 2,5 % dans l'administration publique. Le secteur manufacturier (moins son élément des transports) a également augmenté sa consommation d'énergie de 2,1 %.

Dans d'autres secteurs, la consommation d'énergie a reculé entre 2003 et 2004. Mentionnons entre autres le secteur résidentiel, dont la consommation a baissé de 2,6 %, et le secteur agricole, où elle a baissé de 1,5 %. Le secteur minier et le secteur commercial ont également réduit leur consommation globale d'énergie de 0,9 % en 2004.

En 2004, les transports ont concentré 34 % de la consommation totale d'énergie de l'économie canadienne, ce qui est le ratio moyen enregistré depuis 1997. Le secteur du transport par pipeline a été le seul où la consommation d'énergie ait diminué en 2004 (de 6,5 %). Cela fait suite à un recul de 15,2 % l'année d'avant. Les plus fortes augmentations ont été enregistrées dans les secteurs du transport maritime et aérien, à hauteur respectivement de 10,9 % et de 9,7 %. Après une baisse en 2003, la consommation d'énergie de l'industrie ferroviaire a progressé de 1,7 %. La consommation d'énergie du transport routier a augmenté de 3,5 %, ce qui est identique à la hausse de 3,2 % enregistrée en 2003. Les transports routiers, y compris les voitures particulières, représentent toujours 77 % de l'ensemble des transports sur le plan de la consommation d'énergie. Voir les tableaux A2-49 à A2-56 de l'addenda pour plus de détails sur la consommation énergétiques des transports.

La hausse phénoménale des coûts du carburant en 2005 n'a pas seulement touché tous les secteurs de l'économie canadienne, mais les économies du monde entier. Déjà en 2004, le prix du brut avait augmenté de 33 %, passant d'une moyenne de 42 $US le baril en 2003 à une moyenne de 57 $US le baril en 2004 (soit le prix au Mercantile Exchange de New York). Cette hausse a été attisée par la demande mondiale – en particulier la demande d'essence à moteur en Amérique du Nord – associée à l'incertitude des marchés au sujet des réserves futures de pétrole brut bon marché. En particulier, des rumeurs ont circulé selon lesquelles les réserves de pétrole brut non corrosif d'Arabie Saoudite n'étaient pas aussi vastes que ce qu'on avait présumé auparavant et que la production future proviendrait de pétrole lourd, qui est plus cher à extraire et à raffiner.

Ces mêmes facteurs ont persisté durant la première moitié de 2005, faisant grimper les prix au Mercantile Exchange de New York (NYMEX) à plus de 59 $US le baril au mois de juillet (soit 29 % de plus que la moyenne de 2004).

Même si l'on rejette généralement la faute de la hausse des prix du brut en août et en septembre 2005 sur l'ouragan Katrina et les dégâts qu'il a causés aux plates-formes de forage et aux raffineries dans le sud-est des États-Unis, l'ouragan avait tout juste commencé à se former au-dessus des Bahamas le 23 août. Il s'est abattu sur la Nouvelle Orléans et le milieu de la côte du golfe le 29 août. Toutefois, le prix au NYMEX avait déjà atteint 67,33 $US le baril le 12 août, suivant la tendance établie. Katrina n'a fait grimper le prix à un nouveau record de 70,28 $US le baril que le 30 août pendant qu'on évaluait les dégâts.

Le prix n'a pas crevé ce plafond, dans une large mesure grâce aux réserves stratégiques de pétrole des États-Unis. Dès le 29 août, le secrétaire américain à l'Énergie a approuvé cinq demandes de prêt d'urgence de brut à quelques raffineries dont les livraisons avaient été interrompues. Et, le 2 septembre, le président Bush a officiellement autorisé le déblocage de 30 millions de barils de pétrole des réserves fédérales. Les livraisons ont commencé le lendemain et se sont poursuivies jusqu'à la mi-novembre, atteignant au total 19,2 millions de barils. Ces prêts, combinés à des offres d'aide émanant de plusieurs pays, dont le Canada, ont contribué à calmer les marchés et à empêcher toute nouvelle hausse des prix du pétrole. Le prix de référence du NYMEX n'a jamais dépassé la barre des 70,28 $US le baril mentionnée plus haut. Il s'est mis immédiatement à baisser, pour se situer en moyenne à 59,87 $US en décembre 2005.

Le prix du brut n'est pas la seule variable qui exerce des pressions sur le prix des produits pétroliers raffinés. Aucune nouvelle raffinerie n'a été bâtie en Amérique du Nord depuis plus de 25 ans. Avant Katrina, les raffineries américaines fonctionnaient à 95 % de leur capacité et la crainte d'une perturbation de la production et des approvisionnements exerçait déjà des pressions à la hausse sur les prix du carburant. Entre janvier et juillet 2005, le prix avant taxes des produits raffinés (représenté par l'essence à moteur, le carburant diesel no 2 et le kérosène de type aviation) a augmenté de 32 %, contre 25 % pour le prix du NYMEX. Ce phénomène a été aggravé par les dégâts considérables subis par un certain nombre de raffineries dans le sud-est des États-Unis

6 La forte augmentation de l'emploi dans l'industrie du camionnage en 2004 (voir tableau A2-25 de l'addenda), qui se reflète dans le niveau d'emploi estimatif de ce secteur en 2005, est attribuable à une hausse de 12 % des transporteurs pour compte d'autrui de taille moyenne/importante (c. à d. ceux dont les revenus annuels sont supérieurs à 1 million $) en 2004 par rapport aux transporteurs recensés en 2003.

après le passage de Katrina. À un moment donné, un bon quart de la capacité de raffinage américaine a été interrompue. Cela a exercé des pressions supplémentaires sur les prix de l'essence.

Entre juillet et septembre, le prix du brut a augmenté de 11 %, alors que le prix de l'essence aux États-Unis a augmenté de 32 %, celui du diesel, de 24 %, et celui du carburant aviation, de 22 %. Entre septembre et novembre, les prix du carburant diesel et du carburant aviation ont reculé à peu près au même rythme que celui du brut (11 %). En revanche, sans doute en réponse au tollé de protestations des consommateurs, le prix de l'essence a chuté de 25 % au cours de la même période.

En raison de l'intégration des marchés nord-américains, les prix canadiens du carburant ont suivi une courbe analogue. Le prix moyen de l'essence (ordinaire, station libre service) au Canada est passé de 78,9 ¢ le litre au mois de janvier à 93,5 ¢ le litre en juillet. Durant la première semaine d'août, le prix de l'essence a franchi le cap psychologique de 1 $ le litre dans bien des régions du Canada, se situant en moyenne à 1,05 $ dans tout le pays. Après Katrina, les prix ont subi une flambée, s'établissant en moyenne à 1,26 $ au cours de la semaine du 6 septembre. Les Canadiens ont dû attendre la fin octobre pour voir le prix moyen national baisser en deçà de 1 $ le litre. L'année s'est clôturée avec un prix de l'essence se situant en moyenne à 90,7 ¢ le litre dans tout le pays.

Le prix au détail du carburant diesel a suivi une courbe analogue, passant de 81,6 ¢ le litre en janvier à 94,5 ¢ en août. Après Katrina, il a grimpé à 1,02 $ en septembre et à 1,07 $ en octobre, avant d'amorcer un lent recul et de terminer l'année à 95,6 ¢ le litre.

Au moment d'aller sous presse, seules des données partielles sur les ventes de carburant étaient disponibles pour 2005. Ces données semblent prouver que ces hausses des prix ont eu un impact sur la consommation de carburant au Canada. Par exemple, entre janvier et août compris, les prix au détail de l'essence moteur se sont situés 1,6 % au-dessus du prix moyen durant la même période en 2004. Et, même si le mois de septembre amène toujours une baisse de la consommation, cette baisse a été plus marquée que d'habitude en 2005. Les prix de détail ont chuté de 13 % par rapport à août et ont été inférieurs de 1,6 % par rapport à leur niveau de septembre 2004. De plus, les ventes totales d'essence au mois de septembre ont été inférieures de 3,5 % par rapport à 2004. L'impact sur d'autres carburants et modes est moins manifeste, les ventes de carburant diesel et de carburant aviation demeurant légèrement au-dessus de leurs niveaux de 2004 au mois de septembre.

Ces hausses de prix ont eu un impact sur les charges d'exploitation des transporteurs et sur le prix des services de transport. Dans l'ensemble, les coûts énergétiques moyens en 2005 pour tous les modes ont été supérieurs de 34 % à ce qu'ils étaient en 2003. Selon les structures des coûts, les hausses des coûts de l'énergie depuis 2003 auraient dû entraîner une augmentation de 5,3 % du prix des billets d'avion, de 3,6 % des frais de camionnage et du prix des billets des transports en commun (ou l'octroi de subventions), de 3,3 % des tarifs marchandises ferroviaires et de 2,1 % des tarifs voyageurs de VIA Rail pour maintenir la même marge d'exploitation dans chaque secteur des transports.

PRODUCTIVITÉ ET ÉVOLUTION DES PRIX DANS LE SECTEUR DES TRANSPORTS

En 2004, la productivité a augmenté respectivement de 2,8 % et de 4,8 % dans le secteur du transport ferroviaire et aérien. Ces hausses sont essentiellement le fruit des gains importants de productivité de la main-d'œuvre, que l'on estime à 10,1 % pour l'industrie du transport ferroviaire et à 6,4 % pour l'industrie du transport aérien, ce qui est plus modeste mais néanmoins appréciable.

L'industrie du transport aérien a enregistré une hausse de 15,5 % des coûts unitaires du carburant en 2004, soit la même hausse qu'en 2003. Les augmentations des coûts unitaires du carburant ont généralement été plus modérées dans d'autres secteurs alors que l'industrie du transport ferroviaire a enregistré une hausse de 1,7 %. Quant aux transporteurs publics, VIA Rail et les exploitants du transport en commun ont connu respectivement des hausses de 1,4 % et de 3,4 %. Pour ce qui est du total des coûts unitaires, les industries du transport ferroviaire et du transport aérien et VIA Rail ont toutes enregistré une baisse nette en moyenne qui est attribuable à la baisse des coûts de main-d'œuvre et des coûts des capitaux. En revanche, le total des coûts unitaires dans le secteur des transports en commun a augmenté de 2,2 %.

Les prix et la demande de transport ont fluctué dans les secteurs du transport ferroviaire et aérien en 2004. Dans l'industrie du transport ferroviaire, les prix des marchandises ont augmenté en moyenne de 1,5 % pendant que la demande augmentait de 5,9 %. Dans l'industrie du transport aérien, les prix du fret aérien ont progressé de 2,7 % alors que la demande augmentait de 15,9 %, permettant ainsi de récupérer une partie des activités perdues en 2003. Dans le secteur du transport aérien des passagers, les prix ont été stables en dépit d'une augmentation de 9,4 % de la demande. La demande des transporteurs publics de passagers a augmenté de 2,4 % tandis que les prix de ces services ont augmenté en moyenne de 3,5 % (voir les tableaux A2-57 à A2-65 de l'addenda).

IMPORTANCE DES TRANSPORTS POUR L'ÉCONOMIE CANADIENNE

PRODUCTION À VALEUR AJOUTÉE DES TRANSPORTS COMMERCIAUX

Il existe des estimations[7] de la valeur ajoutée de la production pour les services de transport assurés par des entreprises commerciales ou pour compte d'autrui. Ces estimations ne tiennent pas compte des services de transport assurés par des entreprises pour leurs propres besoins, comme les entreprises privées de camionnage.

Le tableau 2-4 montre la contribution des différents modes au PIB du Canada en 2005.

TABLEAU 2-4 : TRANSPORT COMMERCIAL EN PROPORTION DU PIB[1], 2005

	Millions de $ constants 1997	*% du PIB*
Secteur		
Transport aérien	4 117	0,4
Transport ferroviaire	5 977	0,6
Transport maritime	1 431	0,1
Transports en commun	15 454	1,4
Urban transit systems	3 242	0,3
Interurban and rural bus	196	0,0
Divers moyens de transp. de surf. de passagers	1 864	0,2
Autres transports[2]	12 948	1,2
Entreprises de transport	45 225	4,2

1 Produit intérieur brut au coût des facteurs.
2 Comprend les services panoramiques et touristiques, postaux et de messageries, de même que les activités de soutien des autres moyens de transport, comme la manutention des bagages, le pilotage, les opérations portuaires, et le chargement et le déchargement des wagons de chemin de fer.

Source : Statistique Canada, tableau 379-0019 de CANSIM

En 2005, les entreprises de transport commercial au Canada ont représenté 45,2 milliards $ (dollars de 1997) ou 4,2 % du PIB du Canada, ce qui représente une hausse par rapport au 4,1 % en 2004. Le camionnage est incontestablement le secteur le plus important, puisqu'il représente 15,4 milliards $ ou 1,4 % de la production globale. Le transport aérien et le transport ferroviaire ont représenté respectivement 4,1 milliards $ ou 0,4 % et 6,0 milliards $ ou 0,6 %, alors que les transports en commun ont représenté 3,2 milliards $ ou 0,3 % du PIB.

DEMANDE RELATIVE AUX TRANSPORTS

Le tableau 2-5 montre la demande de transport en termes de sa contribution au PIB.

En 2005, le total des dépenses de transport par rapport à la demande finale de biens a représenté 12,5 % des dépenses de l'économie canadienne. Les dépenses personnelles de transport ont dominé la demande de transport et ont représenté 8,4 % du PIB. En 2005, ces dépenses ont augmenté de 7,7 %. Cette croissance

TABLEAU 2-5 : DEMANDE DE TRANSPORT EN PROPORTION DU PIB, 2005

	Millions de dollars 2005	*% du PIB 2005*	*% du taux de croiss. annuel 2004 – 2005*	*% du taux de croiss. annuel 1999 – 2004*
Dépenses personnelles consacrées aux transports	**115 294**	**8,4**	**7,7**	**4,1**
Matériels de transport neufs et d'occasion	48 852	3,6	4,8	2,6
Dépenses d'entretien et de réparation	15 616	1,1	6,6	5,9
Carburants et lubrifiants des transports	27 635	2,0	14,1	7,4
Autres services liés aux matériels de transport	8 271	0,6	5,5	4,9
Achat de services de transport commercial	13 920	1,0	9,0	2,2
Investissements dans les transports	**37 964**	**2,8**	**11,5**	**N/D**
Investissements des entreprises dans les transports	28 803	2,1	11,4	N/D
Infrastructures de transport (routes et voies ferrées)	2 217	0,2	6,1	(5,8)
Matériels de transport	25 430	1,9	11,2	0,9
Inventaires	1 156	0,1	28,4	N/D
Investissements publics dans les transports	9 161	0,7	12,1	6,4
Infrastructures de transport (routes)	8 224	0,6	12,4	7,6
Matériels de transport	937	0,1	10,2	(1,0)
Dépenses publiques de transport[1]	**13 699**	**1,0**	**6,2**	**2,3**
Entretien des routes	8 431	0,6	3,4	2,9
Subventions versées aux transports en commun	2 691	0,2	(1,5)	1,0
Autres dépenses	2 577	0,2	27,9	1,7
Exportations	**99 908**	**7,3**	**(1,5)**	**(1,1)**
Produits automobiles	88 349	6,5	(2,2)	(1,5)
Transports commerciaux	11 559	0,8	4,6	2,7
Importations	**95 680**	**7,0**	**2,8**	**1,1**
Produits automobiles	78 336	5,7	1,5	0,3
Transports commerciaux	17 344	1,3	9,5	5,2
Total de la demande finale de transport	**171 185**	**12,5**	**4,8**	**N/D**
Produit intérieur brut aux prix du marché	**1 368 726**	**100,0**	**6,1**	**5,6**
Total de la demande intérieure de transport	165 624	12,1	7,6	N/D
Demande intérieure finale	**1 304 347**	**95,3**	**6,2**	**5,5**

Note : N/D = Non disponible
1 Données relatives à 2004; les taux de croissance par rapport à l'année d'avant intéressent 2005.

Source : Comptes nationaux des revenus et des dépenses de Statistique Canada, Transports Canada

représente presque le double du taux moyen de 4,1 % par an enregistré les cinq années précédentes et elle reflète une hausse de 14,1 % des achats de carburants et de lubrifiants de transport. Les achats de matériels de transport, essentiellement des véhicules automobiles, ont concentré 3,6 % du PIB, alors que les autres dépenses consacrées aux véhicules automobiles, dont les dépenses d'entretien et de réparation, de carburant et d'immatriculation, ont représenté 3,7 % de plus. Les dépenses personnelles

7 La mesure de la production à valeur ajoutée est désignée comme la production nette. Elle équivaut à la production brute ou au chiffre d'affaires global diminué des biens et des services achetés par une entreprise comme facteurs de production intermédiaires et n'englobe que les facteurs primaires comme la main d'œuvre.

consacrées aux transports commerciaux ont représenté 1 % du PIB total. Pour une ventilation plus détaillée des dépenses personnelles de transport, voir le tableau A2-66 de l'addenda.

Les investissements dans les transports ont représenté 2,8 % du PIB en 2005. Les investissements des entreprises dans les transports ont monopolisé la part la plus importante, à hauteur de 2,1 % du PIB. En 2005, les investissements des entreprises dans les transports ont augmenté de 11,4 %, alors que les investissements des entreprises dans les matériels de transport ont progressé de 11,2 %. Les investissements publics sont dominés par les dépenses consacrées au réseau routier, et ils représentent 90 % des dépenses d'investissement de l'État dans les transports et 1,0 % du PIB. Pour d'autres précisions sur les dépenses de l'État consacrées aux transports, voir le chapitre 3 de ce rapport.

Le commerce des pièces automobiles a dominé les exportations et les importations. En 2005, les exportations de matériels automobiles, y compris les pièces, ont concentré 6,5 % du PIB, contre 5,7 % aux importations. Les exportations de matériels automobiles ont reculé de 2,2 % en 2005, alors que les importations ont augmenté de 1,5 %.

La demande intérieure de transport a représenté 12,1 % de la demande intérieure finale en 2005. Ce pourcentage est inférieur à celui de la demande finale de transport, ce qui reflète l'importance des produits automobiles dans le commerce extérieur du Canada.

Dépenses consacrées aux transports par les provinces et les territoires

Transports commerciaux

Le tableau 2-6 illustre l'importance des transports commerciaux[8] provinciaux et territoriaux dans le PIB global du Canada. En 2004, la majeure partie des activités de transport se sont déroulées en Ontario et au Québec, qui, ensemble, ont concentré 58 % du total des transports commerciaux mesurés en fonction du PIB. L'Alberta et la Colombie-Britannique ont représenté 29 % de ce total.

Dépenses personnelles consacrées aux transports

En 2004, les Canadiens ont consacré 107,1 milliards $ aux transports personnels. Sur ce total, les habitants de l'Ontario ont dépensé 39 %, ceux du Québec, 23 %, ceux de Colombie-Britannique, 13 %, et ceux de l'Alberta, 12 %.

Par tête, les habitants de l'Alberta ont consacré en moyenne 3 849 $ aux transports en 2004, soit plus que tout autre territoire ou province, alors que les habitants du Nunavut sont ceux qui ont dépensé le moins, soit à peine 1 191 $. Sur les autres provinces et territoires, seuls les habitants de l'Ontario, du Yukon et des Territoires du Nord-Ouest ont dépensé plus que la moyenne nationale, qui s'établit à 3 257 $.

TABLEAU 2-6 : TRANSPORTS COMMERCIAUX EN POURCENTAGE DU PIB PROVINCES ET TERRITOIRES : 2004

	Millions de dollars courants	*% du total canadien*	*% du total provincial/ territorial*
Terre-Neuve[1]	455,4	1,1	3,0
Île-du-Prince-Édouard[1]	79,8	0,2	2,4
Nouvelle-Écosse[1,2]	1 013,4	2,3	4,1
Nouveau-Brunswick[2]	1 045,3	2,4	5,5
Québec	9 324,9	21,6	4,2
Ontario	15 825,0	36,7	3,6
Manitoba[1]	1 950,6	4,5	5,8
Saskatchewan	1 218,7	2,8	3,7
Alberta	5 308,5	12,3	3,7
Colombie-Britannique	7 011,8	16,2	5,5
Territoires[1,2]	184,2	0,4	3,7

Note : PIB aux prix de base.
1. Comprend l'entreposage.
2. Comprend le transport par pipeline.

Source : Statistique Canada, tableau 379-0025 de CANSIM.

En moyenne, les transports ont représenté 14,8 % du total des dépenses personnelles engagées par les Canadiens. Les habitants de l'Alberta, du Québec et du Nouveau Brunswick ont consacré plus de 15 % de leurs dépenses personnelles totales aux transports.

Les dépenses personnelles de transport ont représenté 8,7 % de la demande intérieure finale au Canada en 2004. La proportion a été plus élevée au Nouveau-Brunswick, au Québec et en Ontario, mais à peine 5,8 % au Yukon, 4,1 % dans les Territoires du Nord Ouest et 1,9 % au Nunavut.

Le tableau 2-7 illustre les dépenses personnelles consacrées aux transports par province et territoire en 2004.

TABLEAU 2-7 : DÉPENSES PERSONNELLES CONSACRÉES AUX TRANSPORTS – PROVINCES, 2004

	Millions de dollars	*Dollars par tête*	*% des dépenses personnelles totales prov./terr.*	*$ des dépenses totales de transport au Canada*	*$ de la demande finale intérieure des prov./terr.*
Terre-Neuve	1 434	2 774	14,5	1,3	7,5
Île-du-Prince-Édouard	392	2 843	14,4	0,4	8,1
Nouvelle-Écosse	2 866	3 059	14,4	2,7	8,3
Nouveau-Brunswick	2 288	3 046	15,4	2,1	8,9
Québec	24 904	3 302	15,9	23,3	9,3
Ontario	41 863	3 378	14,4	39,1	8,8
Manitoba	3 418	2 920	13,9	3,2	8,3
Saskatchewan	2 884	2 898	13,7	2,7	7,8
Alberta	12 324	3 849	15,4	11,5	7,9
Col.-Britannique	13 668	3 262	13,9	12,8	8,5
Yukon	118	3 771	14,4	0,11	5,8
Territoires du Nord-Ouest	145	3 385	12,5	0,14	4,1
Nunavut	35	1 191	7,5	0,03	1,9
Canada	**107 065**	**3 351**	**14,8**	**100,0**	**8,7**

Source : Statistique Canada.

8 En l'absence d'estimations en dollars constants du PIB provincial par industrie, seules des estimations en dollars courants sont disponibles. L'année la plus récente au sujet de laquelle on dispose de ces données est 2002. Pour certains territoires et provinces, il n'est pas possible d'obtenir des estimations qui n'englobent pas l'entreposage ou le transport par pipeline pour des raisons de confidentialité.

COMPTE SATELLITE DES TRANSPORTS AU CANADA (CSTC)

Les mesures des services de transport dans le Système des comptes nationaux ne saisissent que la valeur des services de transport pour compte d'autrui. Les entreprises de transport pour compte d'autrui utilisent des équipements de transport, comme des avions, des trains, des bateaux, des camions, des autobus et des taxis, sans oublier la main-d'œuvre et l'énergie, pour fournir des services de transport aux usagers moyennant redevance sur le marché. Toutefois, les activités pour compte d'autrui ne saisissent pas la totalité des activités de transport dans l'économie. Certaines entreprises produisent également leurs propres services de transport à l'appui de leur principal secteur d'activités, mais elles ne sont pas classées comme industries des transports dans les Comptes nationaux. Au contraire, ce sont des services de transport pour « propre compte » qui sont saisis sous l'industrie qui les produit, et non pas sous les « transports ».

Un compte satellite mesure à la fois les services de transport « pour compte d'autrui » et « pour propre compte », ce qui donne un tableau plus complet des services de transport, peu importe les industries où ces services sont fournis. Par exemple, le fait de mesurer les activités de transport exclusivement « pour compte d'autrui » ne tient pas compte des propres activités de transport des établissements de vente au détail qui servent à acheminer des marchandises entre les entrepôts et les magasins de vente au détail. D'autres pays ont conçu un modèle de compte satellite des transports. Par exemple, le Bureau of Transportation Statistics des États-Unis utilise une telle approche, même s'il ne le fait pas pour tous les moyens de transport.

Grâce à l'aide financière et au soutien de Transports Canada, Statistique Canada a conçu un Compte satellite des transports au Canada (CSTC). Le CSTC complète les comptes d'entrées-sorties (E-S) que tient également Statistique Canada. Étant donné que le CSTC vise à la fois les services de transport pour compte d'autrui et pour propre compte, il a fallu pour l'élaborer restructurer les données E-S de l'an 2000 et y ajouter des données des transports provenant d'autres sources pour avoir un tableau plus complet de l'impact économique des transports sur l'économie canadienne.

L'étude canadienne n'a pas seulement estimé les services de transport pour propre compte fournis par des entreprises de camionnage privées et des entreprises de transport par autobus/autocar, comme c'est le cas aux États-Unis, mais également pour le transport aérien, ferroviaire et maritime. Pour élaborer le CSTC, on a utilisé les données du recensement des comptes E-S disponibles. Étant donné que l'an 2000 est l'année la plus récente à propos de laquelle on dispose de sources de données aussi importantes, ce sont elles qui ont servi à l'établissement du CSTC. Les données des transports provenant d'autres sources ont également été utilisées pour donner un tableau plus exact des activités de transport.

Les estimations du CSTC présentent plusieurs avantages pour les analyses des transports :

- elles mesurent toutes les activités de transport sur le plan :
  - de leur contribution à la productivité de l'économie,
  - de leur utilisation comme facteurs de production d'autres industries,
  - de l'utilisation des services de transport comme facteurs de production par d'autres industries;
- elles indiquent l'utilisation des services de transport pour compte d'autrui et pour propre compte par d'autres industries;
- contrairement aux estimations E-S, la portée des estimations du CSTC sur les valeurs globales des « transports » n'est pas touchée lorsque des entreprises passent de services pour propre compte à des services pour compte d'autrui ou vice-versa.

Les comptes E-S fournissent des estimations détaillées des matières achetées par les industries ainsi que des catégories de demande finale. Le système E-S a 15 industries de transport pour compte d'autrui[1] et 294 produits des services de transport[2]. Les « produits » représentent la principale production des industries de transport. Les industries de transport transportent des passagers ou des marchandises ou contribuent aux infrastructures dont on a besoin pour assurer le bon fonctionnement du réseau de transport.

Compte tenu des liens étroits entre les industries, les données des comptes E-S ont servi de cadre analytique pour préparer des estimations du CSTC. Cela a facilité l'estimation des interdépendances entre les services de transport pour compte d'autrui et pour propre compte et le reste de l'économie. Pour déterminer la valeur des activités de transport pour propre compte, les conventions générales d'évaluation utilisées dans le CSTC sont conformes à celles des comptes E-S, toutes les opérations étant évaluées aux prix des producteurs. La valeur des facteurs intermédiaires et à valeur ajoutée qui se rattachent à la production des services de transport pour propre compte – par exemple, l'achat d'essence ou l'emploi de chauffeurs de camion par les établissements qui ne sont pas classés comme entreprises de transport – est déplacée des industries hors transport aux industries de transport pour propre compte nouvellement définies par mode. Les systèmes généraux de classification des industries et des produits que l'on trouve dans les comptes E-S sont augmentés par les données sur les transports pour propre compte du CSTC pour créer de nouvelles industries et marchandises pour propre compte, l'une pour chaque moyen de transport, avec ses propres services de transport pour propre compte.

1 Transport aérien, transport ferroviaire, transport par eau, transport par camion, transports en commun urbains, transports interurbains et par autocar rural, services de taxi et de limousine, tous les autres transports en commun et transports de surface, transport par pipeline, transports touristiques et panoramiques, activités de soutien des transports, services postaux, messageries et messagers, marge de transport. L'industrie de la marge de transport est une industrie fictive créée pour tenir compte des marges de transport provenant des produits dans différentes industries au sujet desquels on dispose de données statistiques limitées.

2 Transport aérien, passagers; transport aérien, fret; transport aérien, services spécialisés; services accessoires au transport aérien; transports touristiques et panoramiques, autocar; transport scolaire et autres transports; services d'ambulance; services de stationnement; autres services accessoires aux transports; transport par eau, passagers; transport par eau, marchandises; transport par eau, autres; services accessoires du transport par eau; transport ferroviaire, voyageurs; transport ferroviaire, marchandises; services accessoires au transport ferroviaire; transport par camion; transports par autobus/autocar, interurbains et ruraux, passagers; transports par autobus/autocar, interurbains et ruraux, colis express; transports urbains; transport par taxi; entretien des routes et des ponts; services postaux; services de messageries; marges de transport. Les services de transport nécessaires à l'acheminement d'un produit du producteur au consommateur et réglés dans le cadre du prix d'achat du produit sont consignés comme une marge de transport.

Les données du CSTC sont présentées dans quatre tableaux : un tableau de production, un tableau de l'utilisation à la demande intermédiaire et finale, un tableau des besoins directs et un tableau des besoins totaux de produits par industrie, comme dans les comptes E-S. La différence tient aux quatre colonnes supplémentaires pour les industries de transport pour propre compte par mode et les quatre rangées supplémentaires pour les produits de transport pour propre compte par mode. Le tableau des besoins globaux illustre la somme de la totalité des changements dans les facteurs de production de l'industrie qu'il faut opérer pour établir la valeur monétaire du produit (biens et services) pour les usagers de la demande finale. Cette somme s'appelle le « multiplicateur des impacts de production ». Elle peut servir à estimer l'impact des changements de la demande finale des produits sur la production globale de l'industrie. Elle peut également servir à analyser les effets relatifs d'une hausse de la demande finale d'un produit (p. ex. les produits manufacturés) sur les industries de transport pour compte d'autrui et pour propre compte et les industries hors transport. Les produits de transport pour propre compte n'ont pas de coefficient de multiplication de l'impact car les consommateurs et d'autres usagers de la demande finale n'ont pas de demande de services de transport pour propre compte à proprement parler; ces services sont des facteurs intermédiaires.

D'après le CSTC, les services de transport ont représenté 63,8 milliards $ du produit intérieur brut (PIB) du Canada en 2000. Sur ce montant, 37,2 milliards $ ont intéressé les services de transport pour compte d'autrui et 26,7 milliards $, les services de transport pour propre compte. Lorsqu'on tient compte des activités de transport pour propre compte, les transports ont représenté 6,3 % du PIB en 2000. L'inclusion des transports pour propre compte indique que :

- l'influence des transports sur le prix des produits est supérieure à ce que l'on avait pensé auparavant;
- les retombées économiques des investissements dans les infrastructures de transport nécessaires pour appuyer la production de services de transport sont sans doute plus importantes que les estimations lorsqu'on ne se base que sur les données sur les transports pour compte d'autrui.

Le CSTC montre que les activités de transport pour propre compte et pour compte d'autrui ont consommé pour 8,3 milliards $ de produits pétroliers en 2000, alors que les comptes E-S indiquent que les industries de transport pour compte d'autrui n'ont consommé que 6,3 milliards $ de produits pétroliers.

L'industrie des services commerciaux, professionnels, personnels et autres est le plus grand usager des services de transport, dépensant 16,4 milliards $ en 2000. Cette industrie utilise pour 11,6 milliards $ de services de transport pour compte d'autrui. Elle est la troisième en importance en termes d'utilisation des services de transport pour propre compte, dépensant 3,7 milliards $, ou 9,4 % du total des transports pour propre compte.

L'industrie manufacturière est la deuxième en importance pour les services de transport, dépensant 16,1 milliards $ en 2000. Elle est aussi la deuxième en importance en ce qui a trait aux services de transport pour propre compte, dépensant 5,2 milliards $, ou 13,4 % du total des transports pour propre compte. Cette industrie utilise 3,3 milliards $ de services de transport pour compte d'autrui.

L'industrie du commerce de gros et de détail est le plus gros utilisateur des services de transport, puisqu'elle y a consacré 15,4 milliards $ en 2000. C'est également le plus gros usager des transports pour propre compte, puisqu'elle y a consacré 11,8 milliards $ ou 30 % du total des frais de transport pour propre compte. Cette industrie utilise pour 3,4 milliards $ de production des services de transport pour compte d'autrui.

L'industrie de la location, de l'entretien et de la réparation des automobiles a la plus faible utilisation des services de transport, dépensant 0,4 milliard $ en 2000. Cependant de ce total, 70 % est allé au transport pour propre compte.

L'utilisation des services de transport pour propre compte peut également se mesurer en fonction de leur part de la production totale d'une industrie. Exprimé dans ces termes, le secteur du commerce de gros et de détail est le plus gros utilisateur, à hauteur de 6,9 %, suivi de l'agriculture, des forêts et des pêches, à hauteur de 2,8 %, et du secteur de la location, de l'entretien et de la réparation des automobiles à hauteur de 2,7 %. La même mesure des services de transport pour compte d'autrui montre que le secteur des services commerciaux, professionnels, personnels et autres est celui qui a le plus besoin directement des services de transport, à hauteur de 4,1 % de ses coûts totaux. Il est suivi de l'industrie des services de l'éducation à 2,9

Les industries de transport pour compte d'autrui produisent et consomment des services de transport pour propre compte lorsqu'un mode donné de transport pour compte d'autrui produit et consomme des services d'autres modes, qui sont alors considérés comme des services pour propre compte dans l'optique d'un mode donné pour compte d'autrui. Ensemble, les industries de transport pour compte d'autrui ont représenté 9,3 milliards $ en 2000, ou 23,7 % de la production totale des services de transport pour propre compte. Sur ce total, les autres industries de « services de transport pour compte d'autrui » ont représenté 4,2 milliards $, alors que l'industrie des services de camionnage et de fourgonnette de livraison a représenté 3 milliards $.

Les services de camionnage et de fourgonnette de livraison ont représenté 63,5 % de la valeur totale ajoutée par les services de transport en 2000, soit 37,1 % pour les transports pour propre compte et 26,4 % pour les entreprises de camionnage pour compte d'autrui. Les services aériens ont représenté 8,3 % de la valeur ajoutée des services de transport, 1 % pour les services pour propre compte et 7,3 % pour les services pour compte d'autrui. Les services ferroviaires ont représenté 7,0 % de la valeur totale ajoutée des transports, soit 0,6 % pour les services pour propre compte et 6,4 % pour les services pour compte d'autrui. Les services de transport urbain, inter-urbain et autre service de transport terrestre ont assumé 5,2 % de la valeur ajoutée totale des services de transport, 1,1 % pour services propre compte et 4,1 % pour services compte d'autrui. Les services de transport par eau ont assumé une part de 3,4 % de la valeur totale ajoutée par les services de transport, 2,0 % pour les services pour propre compte et 1,4 % pour les services pour compte d'autrui.

À partir du CSTC, on peut déterminer les multiplicateurs qui saisissent les interdépendances directes et indirectes entre les transports et le reste de l'économie. C'est ainsi qu'une augmentation de 1 $ de la demande finale pour la production dans le secteur du commerce de gros exige une hausse de 0,13 $ dans la production totale des services de transport, contre 0,03 $ pour le secteur des finances, de l'assurance et de l'immobilier.

Les demandes relatives aux services de transport pour compte d'autrui sont plus vulnérables aux changements qui surviennent dans les niveaux de production des entreprises productrices de biens, alors que les demandes des services de transport pour propre compte sont plus vulnérables aux changements qui surviennent dans les niveaux de production des industries de services.

DÉPENSES CONSACRÉES AUX TRANSPORTS PAR LES GOUVERNEMENTS

3

En 2004-2005, tous les ordres de gouvernement ont consacré près de 22 milliards $ aux dépenses de transport.

Ce chapitre résume l'ensemble des dépenses et des recettes de transport par ordre de gouvernement avant de donner un aperçu des répercussions financières de la participation du secteur public au domaine des transports. Il propose ensuite un tour d'horizon des recettes fédérales et provinciales provenant des usagers des transports avant d'offrir une ventilation détaillée des dépenses par ordre de gouvernement. Enfin, il présente les dépenses fédérales ventilées par mode.

DÉPENSES PUBLIQUES CONSACRÉES AUX TRANSPORTS

Les dépenses consacrées aux transports par tous les ordres de gouvernement ont atteint près de 21,9 milliards $ en 2004-2005, soit une hausse de 1,5 milliards $ ou de 7,3 % par rapport à l'année d'avant. Le tableau 3-1 illustre ces dépenses depuis 2001. Les dépenses consacrées aux transports par les gouvernements par habitant ont également augmenté de 6,3 % pour atteindre 683 $. Même si tous les ordres de gouvernement ont contribué à cette croissance, ce sont les gouvernements provinciaux et territoriaux qui ont affiché la hausse la plus importante, puisqu'ils ont majoré leurs dépenses nettes de 1,1 milliards $, ou 13,4 %. Les administrations locales ont augmenté leurs dépenses nettes de 25,8 millions $, ou 0,3 %. Les dépenses consacrées par le gouvernement fédéral aux transports ont augmenté de 328 millions $, ou 12,4 % et on s'attend à ce qu'elles augmentent de 338 millions $, ou de 11,4 %, en 2005-2006. L'ensemble des droits et des recettes fiscales que tous les gouvernements perçoivent auprès des usagers des transports se sont chiffrés à 15,6 milliards $ en 2004-2005, soit une hausse de 1,5 %. Les recettes fédérales non fiscales perçues auprès des usagers des transports devraient demeurer inchangées en 2005-2006 à 789 millions $, après une hausse de 0,9 % en 2004-2005.

TABLEAU 3-1 : DÉPENSES BRUTES ET NETTES CONSACRÉES AUX TRANSPORTS PAR LES GOUVERNEMENTS, 2001-2002 À 2005-2006

(millions de dollars)

	2001-2002	*2002-2003*	*2003-2004*	*2004-2005*	*2005-2006F*
Dépenses de Transports Canada (brutes)[1]	1 529	1 352	1 382	1 431	1 499
Autres dépenses fédérales (brutes)[1]	783	1 163	1 256	1 535	1 805
Dépenses provinciales/territoriales[2]	7 646	8 049	8 475	9 614	N/D
Dépenses locales[3]	8 421	8 671	9 278	9 304	N/D
Total des dépenses brutes de transport	18 379	19 235	20 390	21 884	N/D
Dépenses brutes par habitant	591	612	642	683	N/D
Recettes de Transports Canada	371	423	334	365	397
Autres recettes fédérales[4]	37	460	449	425	392
Recettes fiscales provenant expressément des usagers des transports[5]	13 359	13 949	14 549	14 767	N/D

Notes : N/D = Non disponible. On trouvera un plus grand nombre de données annuelles sur le site Web de Transports Canada (www.tc.gc.ca).

1. Exclut les transferts de 22 millions $ aux sociétés d'État qui n'ont pas pris part à des activités de transport en 2002-2003 et 2003-2004.
2. Après déduction des transferts fédéraux déclarés par les provinces.
3. Selon l'année civile, après déduction des transferts fédéraux et provinciaux.
4. Recettes des services de la Garde côtière et des usagers des petits ports.
5. Taxes fédérales d'accise sur le carburant, taxes provinciales sur le carburant et droits de permis et licences.

F Dépenses prévues au 31 janvier 2006 pour l'année au complet.

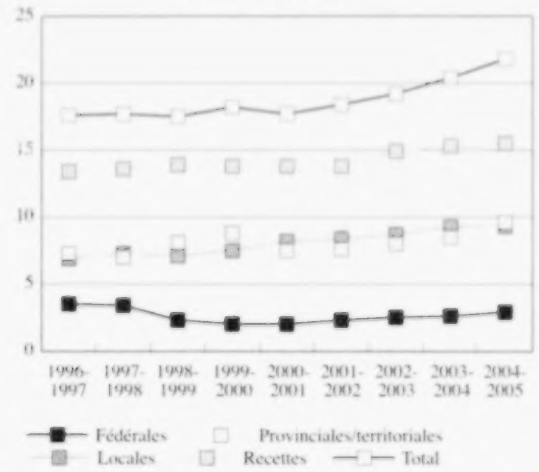
Source : Budget principal des dépenses du gouvernement du Canada; Direction générale des finances de Transports Canada; Office des transports du Canada; rapports internes de plusieurs organismes et ministères du gouvernement fédéral; ministères provinciaux/territoriaux des Transports; Statistique Canada, Division des institutions publiques, données non publiées.

La figure 3-1 illustre la dynamique des dépenses engagées par les ordres de gouvernement entre 1996-1997 et 2004-2005. Jusqu'en 2000-2001, l'ensemble des dépenses publiques a oscillé autour de 17,8 milliards $, mais elles ont augmenté légèrement chacune des quatre dernières années. Les dépenses locales nettes ont augmenté chaque année durant cette période, en dehors d'une légère baisse en 1998-1999. Les dépenses nettes des gouvernements provinciaux/territoriaux et du gouvernement fédéral ont connu des périodes de repli plus importantes. Les dépenses nettes des provinces/territoires ont atteint 8,8 milliards $ en 1999-2000, mais ont reculé depuis. Il n'y a qu'en 2004-2005 qu'elles ont dépassé le

record précédent. Les dépenses fédérales ont reculé de 3,5 milliards $ en 1996-1997 à 2 milliards $ en 1999-2000 et 2000-2001 après quoi elles ont régulièrement augmenté pour atteindre 3,0 milliards $ en 2004-2005. Les recettes globales ont également augmenté chaque année après avoir plafonné autour de 13,7 milliards $ jusqu'en 2001-2002.

FIGURE 3-1 : DÉPENSES ET RECETTES PUBLIQUES DANS LE SECTEUR DES TRANSPORTS, 1996-1997 À 2004-2005

(milliards de dollars)



Source : Budget principal des dépenses du gouvernement du Canada; Direction générale des finances de Transports Canada; Office des transports du Canada; rapports internes de plusieurs organismes et ministères du gouvernement fédéral; ministères provinciaux/territoriaux des Transports; Statistique Canada, Division des institutions publiques, données non publiées.

DÉPENSES FÉDÉRALES AYANT UN RAPPORT AVEC LES INSTALLATIONS ET LES SERVICES DE TRANSPORT

Le gouvernement fédéral fournit des services modaux de sécurité, de sûreté et de politiques, et il assure l'exploitation de routes et de ponts, d'aéroports, de ports et havres, ainsi que de services de navigation et de sauvetage maritimes (Garde côtière). Transports Canada se livre à diverses activités multimodales, qui vont des services de sûreté et des préparatifs d'urgence à la réglementation et à la surveillance du transport des marchandises dangereuses. Comme l'indique le tableau 3-2, les dépenses totales directes que le gouvernement fédéral engage dans les transports en 2005-2006 devraient reculer de 3,4 %, pour s'établir à 2 milliards $. Les deux principales catégories d'activités de l'État dans les transports sont : l'exploitation; et la sécurité, la sûreté et les politiques. Les dépenses d'exploitation ont été relativement constantes depuis six ans, mais elles devraient baisser de 27,9 millions $ (2,9 %) en 2005-2006, pour s'établir à 950 millions $. Les dépenses consacrées à la sécurité, à la sûreté et aux politiques devraient reculer de 51 millions $, ou 5,2 %, en 2005-2006, pour se chiffrer à 937 millions $. Avant cette baisse prévue, les dépenses dans cette catégorie ont augmenté de 628 millions $ depuis 2000-2001, atteignant le chiffre record de 981 millions $ en 2004-2005. Les principales hausses de ces dernières années se rapportent aux engagements pris à l'égard de la sûreté dans le secteur du transport aérien, en particulier les dépenses engagées par l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien.

TABLEAU 3-2 : DÉPENSES FÉDÉRALES D'EXPLOITATION, D'ENTRETIEN ET D'INVESTISSEMENT, 2001-2002 À 2005-2006

(millions de dollars)

	2001-2002	*2002-2003*	*2003-2004*	*2004-2005*	*2005-2006[6]*
Exploitation	**945**	**934**	**924**	**978**	**950**
Aéroports	75	56	75	59	47
Services des aéronefs	59	57	62	65	65
Garde côtière	475	498	505	543	548
Ports et havres[1]	117	118	126	137	116
Routes et ponts[2]	208	193	149	163	164
Recherche et développement	10	13	10	10	10
Sécurité, sûreté et politiques	**446**	**686**	**791**	**981**	**930**
Administration canadienne de la sûreté du transport aérien		259	351	513	438
Sécurité aérienne et politiques[3]	162	169	190	173	157
Sécurité maritime et politiques[4]	56	59	58	105	126
Sécurité routière et ferroviaire et politiques	46	53	48	49	51
Politiques multimodales et sécurité[5]	181	146	144	142	157
Services généraux de Transports Canada	**124**	**131**	**119**	**121**	**129**
Total	**1 515**	**1 750**	**1 834**	**2 080**	**2 009**

Note : On trouvera des données plus précises sur le site Web de Transports Canada (www.tc.gc.ca).

1 Comprend les dépenses de Pêches et Océans Canada au titre des petits ports de pêche.

2 Comprend les contributions versées par Transports Canada à la Société des ponts fédéraux limitée, ainsi que les dépenses de la Commission de la capitale nationale, de Travaux publics et Services gouvernementaux Canada, de Parcs Canada et du ministère des Affaires indiennes et du Nord canadien.

3 Comprend les dépenses du Tribunal de l'aviation civile.

4 Comprend les paiements statutaires faits à la Corporation de gestion du Saint-Laurent pour les exigences du fond en capitalisation de 17,5 millions $ en 2004-2005 et de 28 millions $ en 2005-2006.

5 Comprend les dépenses de réglementation et d'inspection du transport des marchandises dangereuses, de la Direction de la sûreté et des préparatifs d'urgence, de l'Office des transports du Canada et d'autres éléments relatifs à la sécurité, aux politiques et à l'analyse multimodales. Les fortes hausses en 2001-2002 sont imputables à l'achat d'équipements de détection d'explosifs.

6 Prévues au 31 janvier 2006 pour l'année au complet.

Source : Transports Canada

SUBVENTIONS FÉDÉRALES AUX TRANSPORTS

En 2005-2006, les subventions et les contributions directes versées aux transports par le gouvernement fédéral devraient atteindre 1 294 millions $, soit une hausse de 409 millions $ ou de 46,2 %. Les subventions versées au transport aérien devaient augmenter de 7,0 % pour atteindre 45,1 millions $. Les subventions versées au transport maritime ont augmenté de 77 %, pour atteindre 250 millions $, tandis que les paiements au titre des cessions portuaires ont augmenté de 44 millions $, il devrait y avoir de nouveaux paiements de sûreté maritime s'élevant à 33 millions $ et un paiement de 35 millions $ à l'autorité portuaire de Toronto pour la résolution d'un

litige. Les subventions versées au transport ferroviaire ont reculé de 15 millions $, ce qui reflète une baisse de 22 millions $ des paiements versés à VIA Rail. Les subventions octroyées aux transports routiers devraient augmenter de 310 millions $ en 2005-2006, bien que les paiements versés dans le cadre des ententes routières doivent reculer de 43 millions $, les paiements d'Infrastructure Canada sont prévus augmenter de 344 millions $. Le tableau 3-3 contient d'autres précisions sur ces subventions.

TABLEAU 3-3 : SUBVENTIONS ET CONTRIBUTIONS DIRECTES DU GOUVERNEMENT FÉDÉRAL PAR MODE, 2001-2002 À 2005-2006

(millions de dollars)

	2001-2002	2002-2003	2003-2004	2004-2005	2005-2006[f]
Transport aérien					
Aéroports (exploitation et immobilisations)	50,6	35,3	38,4	30,6	43,2
Aide aux aéroports et aux compagnies aériennes[1]	123,9	25,4	4,5	-	-
Autre	2,9	2,7	3,2	11,5	1,9
Total – Transport aérien	177,4	63,4	46,0	42,1	45,1
Transport maritime					
Marine Atlantique	36,8	46,4	41,6	72,9	70,2
Transferts aux ports[2]	21,6	22,1	65,7	27,1	70,7
Autres services de traversier et services côtiers	31,7	32,2	32,0	33,6	34,2
Sûreté maritime					32,8
Autre[3]	24,5	8,6	5,5	7,9	42,3
Total – Transport maritime	114,6	109,2	144,8	141,4	250,3
Transport ferroviaire					
VIA Rail	310,2	255,7	264,2	191,3	169,0
Wagons-trémies	16,4	16,0	12,9	12,3	12,0
Passages à niveau	7,5	7,5	7,5	7,4	7,4
Autre	8,3	8,6	8,9	20,1	27,2
Total – Transport ferroviaire	342,5	287,8	293,6	231,1	215,7
Transport routier					
Programmes de transition[4]	23,7	37,2	33,7	33,6	29,9
Ententes routières[5]	69,0	101,4	116,2	205,2	162,7
Programme d'infrastructures	7,4	33,7	45,9	133,1	477,3
Raccordement permanent avec l'Île-du-Prince-Édouard	48,6	49,2	51,4	52,0	53,3
Autre[6]	11,3	13,2	15,8	10,3	17,9
Total – Transport routier	159,9	234,8	263,0	434,2	744,4
Transports en commun[7]	**2,4**	**66,3**	**53,7**	**29,4**	**28,4**
Total général[8]	**797,7**	**763,0**	**803,4**	**885,6**	**1 294,5**

Notes – On trouvera des données plus détaillées sur le site Web de Transports Canada (www.tc.gc.ca). Les dépenses de transport connexes engagées par les organismes de développement régional ont été ajoutées avec effet rétroactif.

1. Comprend l'aide de 99 millions $ accordée aux transporteurs aériens en 2001-2002 et le Programme de contribution à l'amélioration de la sécurité cabine, qui s'est chiffré respectivement à 28 millions $ et à 6 millions $ en 2002-2003 et en 2003-2004.
2. Englobe les contributions au Fonds de cession des ports, un versement de 36 millions $ au gouvernement du Québec au titre de la cession de quais de traversier en 2000-2001 et 64 millions $ au titre du paiement d'une garantie d'emprunt à Ridley Terminals en 2003-2004.
3. Comprend un paiement de 21,4 millions $ à la Commission du port de Hamilton en 2001-2002 et un paiement de 35 millions $ à l'autorité portuaire de Toronto au titre du règlement d'un contentieux civil.
4. Programmes compensatoires du fédéral au titre de l'abolition des programmes de la *Loi sur le transport du grain de l'Ouest*.
5. Comprend 33 millions $ en 2002-2003 et 78 millions $ en 2003-2004 au titre du Programme stratégique d'infrastructures routières.
6. Comprend en 2002-2003 et en 2003-2004 la portion routière prévue du Projet de revitalisation du secteur riverain de Toronto.
7. Ces dépenses faisaient partie au préalable des dépenses de transport routier.
8. Comprend de petits montants qui ne sont pas classés ailleurs.
9. Prévues au 31 janvier 2006 pour l'année au complet.

Source – *Transports Canada, Pêches et Océans Canada, ministères provinciaux/territoriaux des Transports*

RÉPARTITION DES DÉPENSES PROVINCIALES/TERRITORIALES ET LOCALES PAR PROVINCE[1]

En 2004-2005, les gouvernements provinciaux et territoriaux et les administrations locales ont consacré 18,9 milliards $ aux transports, sans compter les transferts du gouvernement fédéral. Il s'agit d'une hausse de 6,6 % par rapport à 2003-2004. Les dépenses des deux ordres de gouvernement sont de même ampleur. Les dépenses nettes engagées par les provinces et les territoires ont augmenté de 1,1 milliards $ (13,4 %) pour se chiffrer à 9,6 milliards $, atteignant un nouveau record, alors que les dépenses nettes des administrations locales ont augmenté de 26 millions $ (0,3 %) pour s'établir à 9,3 milliards $, là aussi un nouveau record.

À hauteur de 6,6 milliards $ en 2004-2005, ou 35,1 % du total national, les dépenses nettes consacrées aux transports par les gouvernements provinciaux et les administrations locales en Ontario ont été les plus élevées de toutes les provinces et des territoires. Vient ensuite le Québec, avec 4,2 milliards $ (22,3 %), suivi de la Colombie-Britannique, avec 2,8 milliards $ (15 %) et de l'Alberta, avec 2,4 milliards $ (12,8 %).

Par tête, les territoires sont ceux qui ont dépensé le plus. Le Yukon a mené la danse avec des dépenses de 2 535 $ par personne en 2004-2005. À l'échelle provinciale, ce sont l'Alberta et le Nouveau-Brunswick qui ont dépensé le plus par habitant dans le secteur des transports, à hauteur de plus de 700 $. La moyenne pour l'ensemble des administrations s'est chiffrée à 590 $ par tête. Les tableaux A3-5 et A3-6 de l'addenda donnent d'autres précisions.

Au cours des cinq dernières années (2000-2001 à 2004-2005), les provinces et les territoires et les administrations locales ont consacré en moyenne 3,1 % de plus par an aux transports. La Nouvelle-Écosse, le Québec et l'Alberta ont tous enregistré des hausses moyennes supérieures à 5 %.

En 2004-2005, les transferts fédéraux ont équivalu à 1,9 % des dépenses consacrées par les administrations locales et les territoires aux transports. Les Territoires du Nord-Ouest sont ceux qui ont le plus compté sur les transferts fédéraux, puisque 27,3 % de leurs dépenses consacrées aux transports ont été tributaires des transferts fédéraux. Le Nouveau-Brunswick s'est classé au deuxième rang avec 6 %.

1 On trouvera des données détaillées dans l'addenda de ce rapport sur le site Web de Transports Canada (www.tc.gc.ca).

Les dépenses consacrées aux routes sont le principal poste des dépenses de transport dans toutes les provinces. En 2004-2005, elles ont représenté environ 80 % des dépenses totales nettes engagées par les gouvernements provinciaux et territoriaux et les administrations locales. À l'échelle nationale, les dépenses provinciales et locales dans cette catégorie ont représenté chacune environ 40 %.

D'autres modes de transport revêtent également de l'importance pour certains territoires et provinces. Les transports maritimes revêtent de l'importance pour Terre-Neuve, où ils ont concentré 9 % des dépenses nettes consacrées aux transports en 2004-2005 par la province et les administrations locales. Les dépenses consacrées au transport aérien sont importantes dans les territoires, puisqu'elles ont représenté 20 % des dépenses consacrées aux transports dans les Territoires du Nord-Ouest. Les dépenses consacrées aux transports en commun sont importantes dans les provinces les plus peuplées : en Ontario, elles ont représenté 18,4 %, au Québec, 14,8 %, et en Colombie-Britannique, 14 %.

TOTAL DES RECETTES DE TRANSPORT PAR ORDRE DE GOUVERNEMENT

Le gouvernement fédéral perçoit des recettes au titre de l'utilisation des installations et des services de transport. Les recettes provenant du recouvrement des coûts sont portées au crédit du budget des ministères fédéraux, alors que les recettes d'autres sources sont portées au crédit du Trésor public. Les deux sont comprises dans cette analyse. Parmi les recettes perçues auprès des usagers des transports, il faut mentionner les taxes d'accise sur le carburant perçues par le gouvernement fédéral et les provinces, de même que les frais de permis provinciaux et autres droits. Le tableau 3-4 illustre les recettes publiques provenant des usagers des transports entre 2001-2002 et 2005-2006.

En 2004-2005, soit l'année la plus récente au sujet de laquelle on dispose de données budgétaires pour tous les ordres de gouvernement, les gouvernements fédéral, provinciaux et territoriaux ont perçu 15,6 milliards $ auprès des usagers des transports par le biais des taxes sur le carburant et des droits de permis et licences. Cela représente une hausse de 1,5 % par rapport à 2003-2004. À hauteur de 11,2 milliards $ en 2004-2005, les taxes sur le carburant routier représentent le poste le plus important des recettes fiscales de l'État provenant des transports. L'augmentation s'est chiffrée à 1 % par rapport à 2003-2004, après des hausses de plus de 4 % chacune des deux années précédentes. Les autres recettes provenant des taxes sur le carburant ont augmenté de 31 millions $ en 2004-2005 pour s'établir à 475 millions $. Le total des taxes sur le carburant a représenté 75 % du total des recettes provenant des usagers des transports.

TABLEAU 3-4 : RECETTES PUBLIQUES PROVENANT DES USAGERS DES TRANSPORTS, 2001-2002 À 2005-2006

(millions de dollars)

	2001-2002	*2002-2003*	*2003-2004*	*2004-2005*	*2005-2006[p]*
Recettes aéroportuaires	264	319	226	253	298
Services des aéronefs	34	26	23	31	30
Droits sur la sécurité des passagers du transport aérien	-	421	410	383	340
Recettes maritimes[1]	70	68	72	74	83
Location des wagons-trémies[2]	14	15	19	17	15
Autres droits et recouvrements[3]	26	33	34	31	22
Total	408	883	783	799	789
Taxes fédérales sur le carburant	4 758	4 873	5 081	5 186	N/D
Usage public et hors transport[4,5]	396	383	400	402	N/D
Transport routier[5]	4 176	4 300	4 481	4 576	N/D
Autres modes[5]	186	190	200	208	N/D
Taxes provinciales/territoriales sur le carburant	7 012	7 343	7 688	7 813	N/D
Équivalent de la taxe de vente[5,6]	784	795	863	961	N/D
Transport routier[5]	5 981	6 299	6 580	6 584	N/D
Autres modes[5]	247	249	244	267	N/D
Droits de permis et licences perçus par les provinces et les territoires[7]	2 769	2 911	3 043	3 132	N/D
Total des recettes provenant des usagers des transports	13 359	13 949	14 549	14 767	N/D
Total des recettes fiscales et des droits perçus auprès des usagers des transports	13 767	14 832	15 332	15 557	N/D

Notes : N/D = Non disponible. Des données plus détaillées par année sont disponibles sur le site Web de Transports Canada (www.tc.gc.ca).

1. Comprend les redevances d'utilisation de la Garde côtière et les produits des ventes d'actifs maritimes portés au crédit du Trésor public.
2. Portées au crédit du Trésor public.
3. Comprend les droits de sécurité aérienne, d'autres droits de permis et licences et frais administratifs, les transferts interministériels et intraministériels au titre des services et divers droits réglementaires portés au crédit de Transports Canada ou du Trésor public.
4. Taxes estimatives sur le carburant provenant des usagers des administrations publiques et du réseau de transport public.
5. Estimations de Transports Canada (révisées).
6. Estimations fondées sur la taxe de vente qui aurait dû s'appliquer aux prix provinciaux du carburant.
7. Les montants indiqués excluent les frais de licences et permis et d'immatriculation versés à la Société de l'assurance automobile du Québec.
P. Prévues au 31 janvier 2006 pour l'année au complet.

Source : Transports Canada; Pêches et Océans Canada; ministères provinciaux/territoriaux des Transports.

En 2005-2006, les recettes de transport du gouvernement fédéral, en dehors des taxes sur le carburant, devraient demeurer au même niveau à 789 millions $. Le principal élément de ce fait est malgré une hausse des paiements liés aux loyers aéroportuaires de 46 millions $, les recettes des droits sur la sécurité des passagers tu transport aérien devaient diminuer de 43 millions $. Les redevances maritimes devraient augmenter à 83 millions $, contre 74 millions $ en 2004-2005. Le tableau 3-4 illustre également d'autres recettes fédérales qui ne sont pas portées au crédit des transports, comme les recettes provenant de la location des wagons-trémies ou de la vente d'actifs portuaires.

APERÇU DES DÉPENSES ET DES RECETTES PAR MODE

Cette section résume les dépenses fédérales agrégées de même que les dépenses engagées par les provinces et territoires et les administrations locales, dont on a déduit les transferts provenant d'autres ordres de gouvernement entre 2001-2002 et 2004-2005. Le tableau 3-5 illustre les dépenses et les recettes de transport par mode et par ordre de gouvernement durant cette période.

En 2004-2005, les dépenses publiques totales consacrées aux routes ont augmenté de 8,0 % pour s'établir à 15,8 milliards $, soit 72 % de l'ensemble des dépenses consacrées aux transports. Les dépenses routières ont augmenté régulièrement au rythme annuel moyen de 4,9 % depuis cinq ans. Les recettes provenant des usagers de la route se sont chiffrées à 14,3 milliards $ en 2004-2005, pour des dépenses nettes de 1,5 milliards $.

Le financement public des transports en commun s'est chiffré à 2,7 milliards $ en 2004-2005, soit pratiquement sans changement par rapport à 2003-2004, et il a représenté 12 % de l'ensemble des dépenses publiques consacrées aux transports.

En 2004-2005, le transport aérien a représenté 946 millions $, ou 4,3 % des dépenses publiques brutes consacrées aux transports. Depuis cinq ans, les dépenses publiques consacrées au transport aérien ont augmenté au rythme moyen de 18 %. Cette hausse des dépenses reflète les nouvelles initiatives prises dans le domaine de la sécurité et de la sûreté.

Les dépenses publiques consacrées au transport maritime ont augmenté de 10,7 %, pour s'établir à 1,2 milliards $ en 2004-2005. La part du transport maritime dans les dépenses publiques est d'environ 5 %.

Les dépenses publiques consacrées au transport ferroviaire ont reculé de 17 %, pour s'établir à 287 millions $ en 2004-2005, et elles ne représentent plus que 1,3 % des dépenses publiques brutes consacrées aux transports. Ce repli est attribuable à la baisse des subventions octroyées à VIA Rail.

Les gouvernements fédéral et provinciaux ont consacré 2,4 milliards $ aux transports aérien, maritime et ferroviaire confondus en 2004-2005. Ils ont perçu 1,2 milliards $ de droits et de recettes fiscales auprès des usagers des transports empruntant ces modes la même année.

La catégorie « Autres/frais généraux » du tableau 3-5 comprend les frais généraux de tous les ordres de gouvernement de même que les dépenses consacrées aux activités multimodales. Cette catégorie représente environ 4 % des dépenses publiques consacrées aux transports.

TABLEAU 3-5 : DÉPENSES ET RECETTES DE TRANSPORT PAR MODE ET PAR ORDRE DE GOUVERNEMENT, 2001-2002 À 2005-2006

(millions de dollars)

	2001-2002	*2002-2003*	*2003-2004*	*2004-2005*	*2005-2006*[F]
Dépenses fédérales de F et E, d'immobilisations et subventions[1]					
Transport aérien	474	605	724	852	752
Transport maritime	763	784	833	927	1 041
Transport ferroviaire	363	313	315	255	242
Transport routier	393	456	436	622	433
Transports en commun	2	66	54	29	28
Autres/frais généraux	316	290	276	280	307
Total partiel	2 312	2 515	2 638	2 966	3 303
Dépenses provinciales/territoriales/locales[2]					
Transport aérien	81	78	80	94	N/D
Transport maritime	182	205	240	260	N/D
Transport ferroviaire	27	30	31	31	N/D
Transport routier	13 040	13 505	14 164	15 143	N/D
Transports en commun	2 296	2 379	2 678	2 662	N/D
Autres/frais généraux	442	522	559	728	N/D
Total partiel	16 068	16 720	17 752	18 918	N/D
Total des dépenses : tous les ordres de gouvernement					
Transport aérien	554	683	804	946	N/D
Transport maritime	945	989	1 072	1 187	N/D
Transport ferroviaire	390	343	347	287	N/D
Transport routier	13 433	13 962	14 600	15 765	N/D
Transports en commun	2 299	2 445	2 732	2 691	N/D
Autres/frais généraux	758	812	834	1 008	N/D
Total partiel	18 379	19 235	20 390	21 884	N/D
Recettes des gouvernements provenant des usagers des transports[3]					
Usagers de la route	12 926	13 510	14 106	14 295	N/D
Transports ferroviaire, aérien et maritime	837	1 312	1 213	1 246	N/D
Transports multimodaux	4	10	12	16	N/D
Total	13 767	14 832	15 332	15 557	N/D

Note : N/D = Non disponible. Des données plus détaillées sont disponibles sur le site Web de Transports Canada (www.tc.gc.ca).

1. Provient des tableaux 3-2 et 3-3.
2. Transports Canada, ministères provinciaux et territoriaux des Transports. Beaucoup de provinces accordent désormais des subventions inconditionnelles aux administrations locales, c'est pour cette raison que les transferts ne sont peut-être pas tous déclarés. Les dépenses nettes des administrations locales sont déduites des transferts déclarés par les gouvernements provinciaux. Statistique Canada, Division des institutions publiques, données correspondant à l'année civile.
3. Provient du tableau 3-4.
F. Prévues au 31 janvier 2006 pour l'année au complet.

Sources : Transports Canada; Pêches et Océans Canada; ministères provinciaux/territoriaux des Transports.

SÉCURITÉ ET SÛRETÉ DES TRANSPORTS

4

La confiance des Canadiens dans la sûreté de tous les modes de transport a continué de se raffermir. On a observé une baisse du nombre de victimes dans les domaines du transport routier et maritime, mais une hausse dans le domaine du transport aérien et une légère augmentation dans le secteur du transport ferroviaire. Le nombre d'accidents déclarés a diminué dans les domaines du transport routier et maritime et augmenté dans ceux du transport ferroviaire et aérien.

Transports Canada s'occupe de promouvoir la sécurité et la sûreté du réseau de transport du Canada, qui se compose du transport aérien, maritime, ferroviaire et routier et englobe le transport des marchandises dangereuses. Un réseau de transport sûr et sécuritaire a pour but de protéger les citoyens contre les accidents qui font des morts ou des blessés, portent atteinte à la santé et provoquent des dégâts matériels. Il permet la circulation fluide des passagers et des marchandises en plus de protéger l'environnement contre la pollution qui peut résulter de ces événements. Il s'agit d'un élément essentiel d'une population en santé, d'une qualité de vie supérieure et d'une économie prospère.

Les objectifs visés sur le plan de la sécurité et de la sûreté par Transports Canada exigent l'élaboration de politiques, l'établissement de règlements ainsi que des activités de surveillance, d'application de la loi et de sensibilisation. Pour tous les modes de transport, le Ministère établit et met en œuvre des lois, des règlements, des normes et des politiques. Parmi les activités de surveillance et d'application de la loi, il faut mentionner : la délivrance de licences, de certificats, d'immatriculations et de permis, la surveillance de la conformité par le biais de vérifications, d'inspections et de mesures de surveillance, et la prise de mesures coercitives dans les cas de non-conformité. En particulier, le Ministère a un effectif d'inspecteurs qui surveillent le réseau pour s'assurer que les règlements sont bien respectés et à qui l'on accorde, s'il y a lieu, les moyens de faire appliquer les politiques et les règlements. Grâce aux activités de sensibilisation, les usagers du réseau de transport et l'industrie sont au courant des exigences, sans oublier les efforts dont le but est de promouvoir, d'éduquer et d'informer les citoyens sur les questions de sécurité et de sûreté.

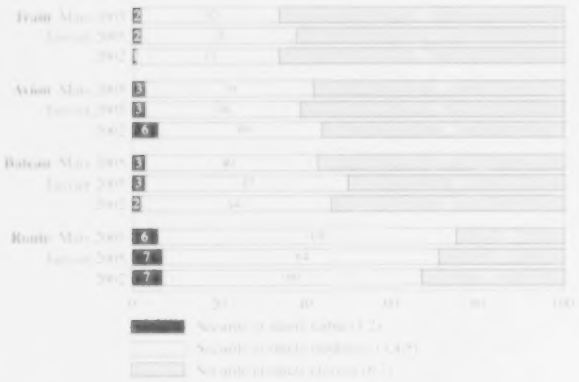
La sécurité et la sûreté du réseau de transport sont des responsabilités que se partagent de nombreux intervenants. C'est ainsi que Transports Canada collabore avec d'autres ministères et organismes fédéraux dont les programmes et les services peuvent être touchés par les activités de transport. Par exemple, pour ce qui est de promouvoir la sûreté aérienne, cette responsabilité est assumée partiellement par l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien (ACSTA). L'ACSTA est chargée de fournir des services de sûreté dans le domaine du transport aérien conformément aux règlements et aux normes de Transports Canada.

Le Ministère collabore également avec les provinces, les territoires et les administrations municipales, en particulier en ce qui concerne l'entretien du réseau routier, le respect du code de sécurité routière et la coexécution du Programme de transport des marchandises dangereuses (TMD). Transports Canada collabore également de près avec les entreprises, les organismes et les associations du secteur des transports, qui ont tous un intérêt dans les infrastructures de transport, le régime de réglementation, de même que dans la sécurité et la sûreté des transports.

En outre, le Ministère collabore avec d'autres pays comme les États-Unis, le Mexique et d'autres partenaires internationaux, comme l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) et l'Organisation maritime internationale (OMI), afin d'harmoniser les normes de sécurité et de sûreté et d'échanger les pratiques exemplaires dans les domaines des systèmes de sécurité et de sûreté.

Le Canada jouit déjà de l'un des réseaux de transport les plus sûrs et les plus sécuritaires du monde et continue de tout mettre en œuvre pour l'améliorer encore. Transports Canada mesure le niveau de confiance du public dans la sécurité et la sûreté de chaque moyen de transport. Les données révèlent pour tous les modes de transport qu'au moins 95 % des Canadiens qui ont une opinion évaluent le réseau comme étant *modérément* ou *très* sûr et sécuritaire. Les évaluations les plus récentes (mars 2005) sont illustrées à la figure 4-1.

FIGURE 4-1 : NIVEAU DE CONFIANCE DU PUBLIC DANS LA SÉCURITÉ ET LA SÛRETÉ DES VOYAGES EN AVION, EN TRAIN, EN BATEAU ET PAR LA ROUTE



Le niveau de sécurité des transports se mesure au nombre d'événements qui aboutissent à un accident. En 2005, le nombre d'accidents dans le transport maritime a atteint un plancher record. Toutefois, il y a eu une hausse du nombre d'accidents dans les domaines du transport ferroviaire et aérien et dans celui du transport des marchandises dangereuses. Le nombre de victimes a augmenté à la fois dans le transport ferroviaire et aérien. En revanche, il a baissé dans le secteur du transport maritime et celui du transport des marchandises dangereuses.

Le nombre de victimes de la route a diminué en 2004 (dernières données disponibles). En outre, le nombre de victimes des transports est demeuré inférieur à la moyenne des cinq années précédentes dans le domaine du transport aérien, routier et dans celui du transport des marchandises dangereuses. À l'exception d'une fluctuation en 2004 dans le transport ferroviaire, le bilan de sécurité observé dans les trois autres modes de transport a contribué à une dynamique à la baisse à long terme des accidents déclarés depuis dix ans.

Pour encore améliorer le bilan de sécurité des transports à long terme, la mise en place de *Systèmes de gestion de la sécurité (SGS)* est l'une des principales mesures stratégiques prises par Transports Canada. Le SGS est un cadre officiel qui permet d'intégrer le bilan de sécurité dans l'exploitation quotidienne de l'industrie des transports. L'entrée en vigueur d'un règlement sur les SGS est largement avancée dans le secteur du transport ferroviaire, tandis qu'un SGS dans le secteur du transport maritime est en cours d'adoption par les exploitants de navires canadiens. Un nouveau règlement sur le SGS dans le secteur du transport aérien est entré en vigueur en mai 2005.

En 2005, dans le domaine de la sûreté des transports, Transports Canada a poursuivi un certain nombre d'activités pour encore améliorer la sûreté des transports, notamment par des aménagements d'ordre législatif et réglementaire, des programmes et des initiatives internationales. Le Ministère a également pris une part active aux initiatives du gouvernement fédéral visant à renforcer la sûreté, comme la Politique de sécurité nationale et le Partenariat pour la sécurité et la prospérité.

Les Canadiens ont confiance dans la sûreté des voyages en avion. Cette confiance a continué de se raffermir en 2005. Par exemple, la moitié (49 %) des personnes interrogées ont déclaré avoir un niveau de confiance élevé dans la sûreté des voyages en avion. Cette confiance n'a cessé de se raffermir depuis 2002, alors qu'à peine un peu plus du tiers (36 %) des gens interrogés se disaient confiants. Cela marque une hausse du niveau de confiance de 13 % depuis trois ans. Les Canadiens estiment par ailleurs qu'il y a suffisamment de procédures de sûreté en place pour les protéger. Même s'ils ne se sentent pas à l'abri des attentats terroristes, ils ont néanmoins confiance dans l'efficacité des mesures de sûreté mises en place.

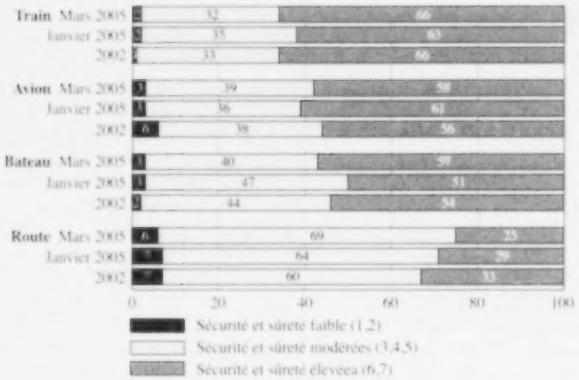
Ce chapitre analyse les faits nouveaux et les initiatives qui se rapportent à la sécurité et à la sûreté du réseau de transport du Canada en 2005. Il commence par un examen par mode des bilans de sécurité en 2005, avant de proposer une analyse et un examen de la sûreté des transports et des améliorations connexes apportées en 2005.

SÉCURITÉ DES TRANSPORTS

Cette section présente les statistiques les plus récentes relatives à la sécurité de tous les modes de transport ainsi que du transport des marchandises dangereuses. Les rapports sur les accidents et les incidents que publie le Bureau de la sécurité des transports (BST) sont l'une des principales sources de statistiques sur la sécurité. Les accidents désignent les événements qui ont fait des morts ou des blessés, causé des problèmes de santé ou des pertes et des dégâts matériels, alors que les incidents désignent ceux qui auraient pu dégénérer en accidents. Il est important de signaler que les définitions des accidents et des incidents à déclaration obligatoire du BST varient selon le mode de transport (on trouvera des précisions sur le transport aérien, maritime et ferroviaire sur le site du BST à la rubrique des lois et règlements à www.tsb.gc.ca/fr/common/acts.asp). Les statistiques sur les collisions de la route signalées à la police sont recueillies par les provinces et les territoires sous l'égide du Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé et fournies à Transports Canada pour que celui-ci établisse des statistiques nationales sur les collisions qui ont fait des victimes. La collecte et le traitement de volumes de données aussi considérables sur plus de 600 000 accidents par an peuvent prendre plus d'un an avant que les statistiques soient publiées au niveau des provinces et des territoires et à l'échelle nationale. Transports Canada est la principale source

FIGURE 4-1 : NIVEAU DE CONFIANCE DU PUBLIC DANS LA SÉCURITÉ ET LA SÛRETÉ DES VOYAGES EN AVION, EN TRAIN, EN BATEAU ET PAR LA ROUTE

« Le réseau de transport du Canada englobe les voyages en avion, en train, par la route et en bateau. Comment évaluez-vous la SÉCURITÉ et SÛRETÉ globales de chacun des moyens de transport suivants? »



Source : Perceptions de la sécurité et de la sûreté des voyages en avion au Canada – Vague IV, EKOS Research Associates (29 avril 2005)

Le niveau de sécurité des transports se mesure au nombre d'événements qui aboutissent à un accident. En 2005, le nombre d'accidents dans le transport maritime a atteint un plancher record. Toutefois, il y a eu une hausse du nombre d'accidents dans les domaines du transport ferroviaire et aérien et dans celui du transport des marchandises dangereuses. Le nombre de victimes a augmenté à la fois dans le transport ferroviaire et aérien. En revanche, il a baissé dans le secteur du transport maritime et celui du transport des marchandises dangereuses.

Le nombre de victimes de la route a diminué en 2004 (dernières données disponibles). En outre, le nombre de victimes des transports est demeuré inférieur à la moyenne des cinq années précédentes dans le domaine du transport aérien, routier et dans celui du transport des marchandises dangereuses. À l'exception d'une fluctuation en 2004 dans le transport ferroviaire, le bilan de sécurité observé dans les trois autres modes de transport a contribué à une dynamique à la baisse à long terme des accidents déclarés depuis dix ans.

Pour encore améliorer le bilan de sécurité des transports à long terme, la mise en place de *Systèmes de gestion de la sécurité (SGS)* est l'une des principales mesures stratégiques prises par Transports Canada. Le SGS est un cadre officiel qui permet d'intégrer le bilan de sécurité dans l'exploitation quotidienne de l'industrie des transports. L'entrée en vigueur d'un règlement sur les SGS est largement avancée dans le secteur du transport ferroviaire, tandis qu'un SGS dans le secteur du transport maritime est en cours d'adoption par les exploitants de navires canadiens. Un nouveau règlement sur le SGS dans le secteur du transport aérien est entré en vigueur en mai 2005.

En 2005, dans le domaine de la sûreté des transports, Transports Canada a poursuivi un certain nombre d'activités pour encore améliorer la sûreté des transports, notamment par des aménagements d'ordre législatif et réglementaire, des programmes et des initiatives internationales. Le Ministère a également pris une part active aux initiatives du gouvernement fédéral visant à renforcer la sûreté, comme la Politique de sécurité nationale et le Partenariat pour la sécurité et la prospérité.

Les Canadiens ont confiance dans la sûreté des voyages en avion. Cette confiance a continué de se raffermir en 2005. Par exemple, la moitié (49 %) des personnes interrogées ont déclaré avoir un niveau de confiance élevé dans la sûreté des voyages en avion. Cette confiance n'a cessé de se raffermir depuis 2002, alors qu'à peine un peu plus du tiers (36 %) des gens interrogés se disaient confiants. Cela marque une hausse du niveau de confiance de 13 % depuis trois ans. Les Canadiens estiment par ailleurs qu'il y a suffisamment de procédures de sûreté en place pour les protéger. Même s'ils ne se sentent pas à l'abri des attentats terroristes, ils ont néanmoins confiance dans l'efficacité des mesures de sûreté mises en place.

Ce chapitre analyse les faits nouveaux et les initiatives qui se rapportent à la sécurité et à la sûreté du réseau de transport du Canada en 2005. Il commence par un examen par mode des bilans de sécurité en 2005, avant de proposer une analyse et un examen de la sûreté des transports et des améliorations connexes apportées en 2005.

SÉCURITÉ DES TRANSPORTS

Cette section présente les statistiques les plus récentes relatives à la sécurité de tous les modes de transport ainsi que du transport des marchandises dangereuses. Les rapports sur les accidents et les incidents que publie le Bureau de la sécurité des transports (BST) sont l'une des principales sources de statistiques sur la sécurité. Les accidents désignent les événements qui ont fait des morts ou des blessés, causé des problèmes de santé ou des pertes et des dégâts matériels, alors que les incidents désignent ceux qui auraient pu dégénérer en accidents. Il est important de signaler que les définitions des accidents et des incidents à déclaration obligatoire du BST varient selon le mode de transport (on trouvera des précisions sur le transport aérien, maritime et ferroviaire sur le site du BST à la rubrique des lois et règlements à www.tsb.gc.ca/fr/common/ects.asp.) Les statistiques sur les collisions de la route signalées à la police sont recueillies par les provinces et les territoires sous l'égide du Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé et fournies à Transports Canada pour que celui-ci établisse des statistiques nationales sur les collisions qui ont fait des victimes. La collecte et le traitement de volumes de données aussi considérables sur plus de 600 000 accidents par an peuvent prendre plus d'un an avant que les statistiques soient publiées au niveau des provinces et des territoires et à l'échelle nationale. Transports Canada est la principale source

de statistiques sur le transport des marchandises dangereuses (voir le Règlement sur le TMD au sujet des exigences relatives aux rapports à www.tc.gc.ca/tmd/clair/partie8.htm). Les statistiques sur les événements liés à la sécurité sont des indicateurs du bilan de sécurité du réseau de transport qui contribuent à centrer les efforts sur les initiatives et les activités qui ont le maximum de retombées sur la sécurité. En même temps, les efforts se poursuivent en vue de mieux harmoniser et lier les données sur la sécurité et les principales initiatives de sécurité prises par Transports Canada. Dans le rapport de cette année, l'harmonisation des données se reflète dans le transport aérien où les données provenant du BST sont harmonisées avec le Règlement de l'aviation canadien au sujet du plan stratégique *Vol 2005*. (Pour d'autres précisions, voir la rubrique Sécurité aérienne dans ce chapitre.)

En 2005, le nombre d'accidents d'avion a progressé de 1,6 % par rapport à 2004. Les sinistres maritimes ont reculé de 8,2 % par rapport à 2004. Les accidents ferroviaires déclarés ont augmenté de 9,8 %. Les dernières statistiques dont on dispose au sujet des collisions routières qui ont fait des victimes (2004) montrent une baisse de 3,6 % par rapport à 2003. Les accidents à déclaration obligatoire intéressant le transport des marchandises dangereuses ont augmenté de 370 en 2004 à 412 en 2005.

On peut également mesurer le bilan de sécurité du réseau de transport au nombre de victimes. En 2005, pas une seule victime n'est résultée d'un accident de transport mettant en cause des marchandises dangereuses et le nombre de victimes a baissé dans le secteur du transport maritime. Toutefois, le nombre de victimes a augmenté dans le transport aérien et ferroviaire. Entre 2003 et 2004 (statistiques les plus récentes), il y a eu une diminution de 1,3 % des victimes de la route. Le tableau 4-1 et le tableau plus détaillé A4-1 de l'addenda résument le bilan de sécurité par mode, notamment en ce qui concerne le transport des marchandises dangereuses.

Il faut tenir compte à la fois de la tendance à long terme et des particularités de chaque mode, notamment du niveau d'activités et des variations d'exposition aux risques, pour s'assurer de la validité de l'analyse sur 12 mois et des comparaisons modales. Cela étant dit, les taux d'accidents en 2005 ont légèrement augmenté par rapport à 2004 tout en demeurant inférieurs à la moyenne des cinq années précédentes dans le domaine du transport aérien. Le taux d'accidents dans le domaine du transport maritime, qui n'est connu que pour les navires commerciaux dont la jauge brute est supérieure à 15 tonneaux, a baissé à la fois par rapport au taux de 2004 et à la moyenne des cinq années précédentes. Le taux des accidents de la route a baissé en 2004 et a atteint une nouvelle fois son plus bas niveau depuis dix ans. Les taux d'accidents ferroviaires en 2005 ont été supérieurs à ce qu'ils avaient été ces dernières années, même s'ils sont demeurés en deçà des taux des années 1990. Ces taux montrent que les changements survenus dans les niveaux d'activités (qui représentent à des degrés variables l'exposition accrue aux risques) expliquent les changements survenus dans le nombre d'accidents. La figure 4-1 illustre la tendance sur dix ans dans les quatre modes. En dépit des fluctuations observées d'une année sur l'autre, cette tendance est à la baisse sur le plan du nombre d'accidents et des taux d'accidents par niveau d'activités. Il importe de signaler que ces taux ne doivent servir qu'à interpréter les statistiques sur les événements dans chaque mode et non pas à effectuer des comparaisons entre les modes, étant donné que la mesure des activités est propre à chaque mode. De plus, la mesure des activités (dénominateur), qui représente dans une certaine mesure la totalité ou les principales opérations des activités modales, peut présenter son propre ensemble de limites. Pour plus de précisions, notamment sur les limites des données, voir le tableau A4-1 de l'addenda.

TABLEAU 4-1 : SOMMAIRE DES STATISTIQUES SUR LA SÉCURITÉ DES TRANSPORTS PAR MODE

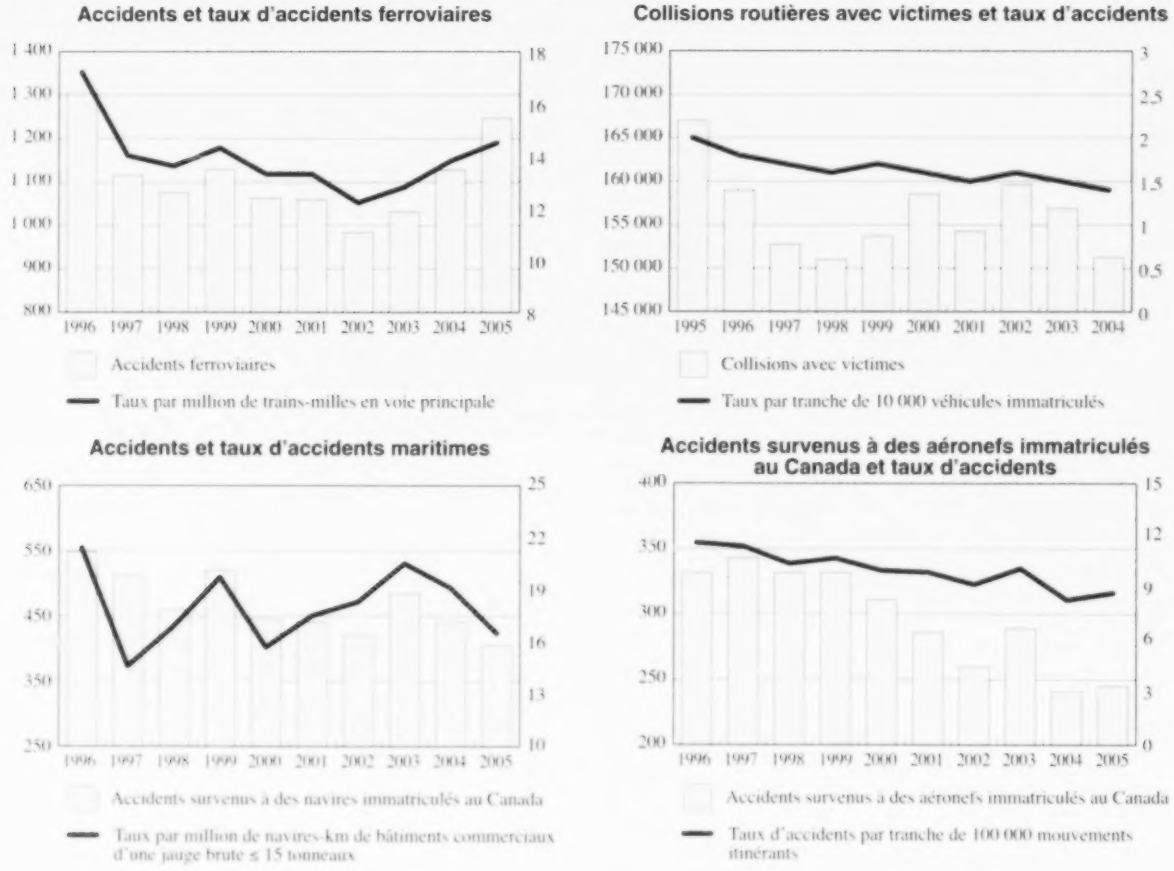
	Aérien[1]	*Maritime*[2]	*Ferroviaire*[3]	*Routier*[4]	*TMD*[5]
Accidents					
2005	245	405	1,248	N/D	412
2004	241	441	1,138	151 300	370
2003	-	-	-	156 904	-
Moy. quinquenn. (2000-04)	277,4	446,6	1 055,40	156 631	415
Victimes					
2005	47	18	103	N/D	0
2004	34	27	101	2 730	1
2003	-	-	-	2 766	-
Moy. quinquenn. (2000-04)	50	25	92,2	2 878	1

Note : Données préliminaires de 2004.

1. Aéronefs immatriculés au Canada, en dehors des ultralégers, selon le Règlement de l'aviation canadien.
2. Accidents mettant en cause des navires immatriculés au Canada.
3. Chemins de fer de compétence fédérale.
4. Les statistiques routières portent sur 2004 (l'année la plus récente sur laquelle on dispose de statistiques sur la sécurité routière) et la moyenne quinquennale de 1999-2003. Les accidents de la route désignent les collisions qui ont fait des victimes, ce qui exclut les collisions qui n'ont fait que des dégâts matériels.
5. Accidents mettant en cause le transport de marchandises dangereuses (TMD). Les données sur les victimes ne portent que sur les victimes causées par les marchandises dangereuses.

Source : Bureau de la sécurité des transports, Transports Canada et Statistique Canada

FIGURE 4-2 : ACCIDENTS ET TAUX D'ACCIDENTS PAR MESURE DES ACTIVITÉS DANS LES TRANSPORTS FERROVIAIRE, ROUTIER, MARITIME ET AÉRIEN



Source : Bureau de la sécurité des transports, Transports Canada et Statistique Canada

SÉCURITÉ FERROVIAIRE

En 2005, le nombre d'accidents ferroviaires a augmenté de 18,4 %, passant de 1 138 en 2004 à 1 249 en 2005, alors que la moyenne des cinq années précédentes (1999-2003) avait été de 1 055 accidents. On a constaté un taux d'accidents de 13,0 par million de trains-milles (ce qui englobe des trains-milles en voie principale et les milles de manœuvres de triage), contre 12,5 en 2004 et une moyenne de 11,6 pour les cinq années précédentes.

La hausse survenue en 2005 est essentiellement attribuable au plus grand nombre de déraillements hors des voies principales (538 en 2005 contre 450 en 2004) et aux collisions aux passages à niveau (270 en 2005 contre 237 en 2004). Les accidents hors des voies principales, qui aboutissent à un déraillement ou à une collision (et qui ont représenté 64,7 % du total de 2005), sont généralement minimes, car ils impliquent des matériels roulants qui circulent à basse vitesse, et qu'ils font généralement courir moins de risques au public voyageur. En 2005, on a dénombré 103 victimes, ce qui est à peu près équivalent aux 101 victimes enregistrées en 2004 et ce qui marque une hausse de 11,7 % par rapport à la moyenne de 92,2 enregistrée les cinq années précédentes. Il y a eu 77 blessés graves en 2005, soit une baisse par rapport aux 91 blessés graves signalés en 2004.

Pour d'autres précisions, notamment une ventilation provinciale des accidents, des victimes et des blessés graves, signalés au Bureau de la sécurité des transports, et mettant en cause des chemins de fer de compétence fédérale, consulter les tableaux A4-2 à A4-4 de l'addenda.

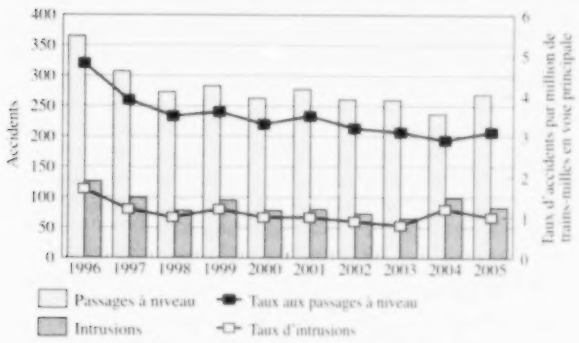
Initiative Direction 2006 – C'est en 1996 que Transports Canada et ses partenaires, l'Association des chemins de fer du Canada, les provinces et les administrations municipales, les compagnies de chemin de fer et leurs syndicats, les organismes d'application de la loi et d'autres organismes responsables de la sécurité, ont conjugué leurs efforts pour promouvoir et mettre en œuvre *Direction 2006* dont le but est de modifier les comportements humains aux passages à niveau et en ce qui concerne les intrusions sur les propriétés ferroviaires par le

biais de huit points stratégiques : éducation, communications, application des règlements, recherches, ressources, sensibilisation, domaine législatif et mesure du rendement. L'objectif est de réduire de 50 % d'ici 2006 les accidents aux passages à niveau et les cas d'intrusion. Une forte proportion des accidents aux passages à niveau et des cas d'intrusion sont mortels ou font des blessés graves et continuent de représenter près de 90 % de tous les accidents ferroviaires qui font des victimes et des blessés graves.

En 2005, les accidents survenus à des passages à niveau ont augmenté de 14 % pour passer à 270, contre 237 en 2004, et leur nombre a été supérieur à la moyenne quinquennale de 257,8. Les victimes résultant des accidents survenus aux passages à niveau ont elles aussi augmenté, pour passer de 25 en 2004 à 38 en 2005. Il y a eu 82 accidents dus à des intrusions en 2005, soit un recul de 17 % par rapport au chiffre de 99 en 2004, même si cela est en phase avec la moyenne quinquennale de 79,2. Le nombre de victimes dues à des intrusions a reculé à 63 en 2005 par rapport à 68 en 2004, mais il marque une hausse par rapport à la moyenne quinquennale de 54,6. La figure 4-3 montre les tendances quant aux accidents aux passages à niveau et ceux dus à des intrusions.

Pour d'autres précisions sur Direction 2006, visiter le site www.tc.gc.ca/Railway/Dir2006_f.htm.

FIGURE 4-3 : ACCIDENTS SURVENUS À DES PASSAGES À NIVEAU ET DUS À DES INTRUSIONS, 1996 – 2005



Source : Transports Canada, d'après des données du Bureau de la sécurité des transports

Programme d'amélioration des passages à niveau – En vertu du Programme d'amélioration des passages à niveau, Transports Canada finance jusqu'à 80 % des coûts d'amélioration de la sécurité à entre 80 et 100 passages à niveau à travers le pays. Cela représente un investissement annuel de 7,5 millions $. Plus de 100 millions $ ont été investis dans ce programme depuis 15 ans. En 2005, le nombre d'accidents survenus à des passages à niveau publics automatiques, qui était de 117 en 2004, a grimpé à 161 en 2005, contre respectivement 65 en 2004 et 73 en 2005 aux passages à niveau publics sans protection. Toutefois, le nombre d'accidents aux passages à niveau privés a reculé de 51 en 2004 à 32 en 2005.

Systèmes de gestion de la sécurité (SGS) – En 2005, Transports Canada a poursuivi sa collaboration avec l'industrie du transport ferroviaire pour adopter une approche systématique détaillée à l'égard de la sécurité ferroviaire en menant des vérifications réglementaires des systèmes de gestion de la sécurité ferroviaire (SGSF). Le Règlement sur les SGSF, entré en vigueur le 31 mars 2001, demande à toutes les compagnies de chemin de fer de compétence fédérale de documenter, adopter et maintenir un SGSF assorti des exigences obligatoires énoncées dans le règlement.

Le Ministère a enregistré d'intéressants progrès dans l'évaluation de l'adoption et de l'efficacité des systèmes de gestion de la sécurité ferroviaire auprès des compagnies de chemin de fer de compétence fédérale. Le cycle préliminaire de vérifications, qui prévoyait des vérifications de toutes les compagnies de chemin de fer de compétence fédérale, était terminé à 90 % à la fin de 2005.

Les vérifications révèlent que les compagnies de chemin de fer ont pris des mesures importantes en vue d'adopter des approches plus officielles pour gérer la sécurité. Toutefois, des améliorations s'imposent encore pour intégrer l'approche SGS dans tous les niveaux d'exploitation des compagnies de chemin de fer. Le Ministère continuera de préconiser une méthode de vérification plus axée sur les problèmes afin de raffermir la culture de sécurité dans ce secteur.

SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Le bilan de sécurité routière du Canada ne cesse de s'améliorer d'une décennie à l'autre. En 2004 (statistiques les plus récentes), on a enregistré une baisse de 3,6 % des collisions qui ont fait des victimes par rapport à 2003. Il y a eu 2 730 victimes de la route en 2004, contre 2 766 en 2003, soit une baisse de 1,3 %. En 2004, il y a eu une diminution de 4,5 % des blessés de la route, ou 10 108 blessés en moins en 2004 qu'en 2003. Le tableau A4-5 de l'addenda illustre les tendances annuelles et à plus long terme des collisions de la route qui ont fait des victimes et des blessés.

Les fluctuations annuelles sont sans doute partiellement attribuables aux changements qui surviennent dans la circulation routière, notamment au nombre d'immatriculations de véhicules, en hausse de 1,1 % en 2004 par rapport à 2003, et aux véhicules-kilomètres parcourus (en baisse de 2,3 %). Le taux de collisions ayant fait des victimes en 2004 (48,5) par tranche de 100 millions de véhicules-kilomètres parcourus a légèrement baissé par rapport à 2003 (50,2). La tendance à la baisse à plus long terme dans le nombre de victimes et de blessés (621 victimes en moins en 2004 par rapport aux 3 351 enregistrées en 1995 et 29 588 blessés en moins en 2004 par rapport à 1995) a également contribué à réduire de près de 25 milliards $ les coûts sociaux annuels estimatifs pour les Canadiens. Ces tendances à long terme sont confirmées par un taux de 1,4 victime par tranche de 10 000 véhicules automobiles immatriculés en 2004 contre 2,0 en 1995 (ou 2,4 pour la moyenne décennale 1985-1994). Poursuivant cette

tendance baissière, les taux enregistrés en 2004 sont devenus les plus bas depuis dix ans et même depuis les années 1950. On trouvera des données par province/territoire au tableau A4-6 de l'addenda.

Vision sécurité routière 2010 (VSR 2010) – Mise de l'avant par les gouvernements fédéral, provinciaux et territoriaux et par le Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé, cette initiative a pour objectifs stratégiques de sensibiliser les gens aux questions de sécurité routière, de resserrer la collaboration entre les organismes de sécurité, de renforcer les mesures d'application et d'améliorer les méthodes de collecte et la qualité des données nationales sur la sécurité routière. Son but est de réduire de 30 % d'ici 2008-2010 le nombre moyen d'usagers de la route qui sont tués ou grièvement blessés dans des accidents par rapport aux chiffres relatifs à 1996-2001. En 2004, il y a eu 8 % de victimes et 3,9 % de blessés graves en moins qu'en 1996-2001, période de référence de VSR 2010. Pour d'autres précisions sur les cibles et les sous-cibles, consulter le *Rapport annuel 2002 de Vision sécurité routière 2010* à www.tc.gc.ca/securiteroutiere/vision/menu.htm.

Ceintures de sécurité – L'un des principaux sous-objectifs de VSR 2010 est de faire passer le nombre de Canadiens qui bouclent leur ceinture de sécurité à 95 %. Les ceintures de sécurité continuent d'épargner des milliers de vie chaque année. En 2004, 36 % des conducteurs et 35,3 % des passagers victimes d'un accident de la route ne portaient pas leur ceinture de sécurité (voir le tableau A4-7 de l'addenda). Quant au pourcentage de blessés graves parmi ceux qui portaient leur ceinture de sécurité, il a été nettement inférieur (14,6 % pour les conducteurs et 21,2 % pour les passagers). Cela montre qu'il y a un risque relativement plus élevé de perdre la vie pour ceux et celles qui ne portent pas leur ceinture de sécurité dans les graves accidents de la route. Pour plus de précisions, consulter le site http://www.tc.gc.ca/securiteroutiere/tp/tp3322/2004/menu.htm. En septembre 2005, Transports Canada a réalisé une enquête d'observation sur le port de la ceinture de sécurité le jour dans les communautés urbaines à travers tout le Canada et a mené, en septembre 2004, une enquête analogue dans les collectivités rurales. Ces enquêtes ont montré que le port de la ceinture de sécurité dans les régions rurales (86,9 %) était inférieur au port dans les communautés urbaines (91,1 %). Le taux était nettement inférieur parmi les occupants de camions légers (environ 85 %) que parmi les occupants de voitures de tourisme (environ 92 %), et le taux était inférieur de 2 % à 6 % chez les hommes par rapport aux femmes et également par tranche d'âge, chez les conducteurs âgés de 25 ans et moins. Pour d'autres précisions sur ces enquêtes, visiter l'adresse http://www.tc.gc.ca/securiteroutiere/stats/menu.htm, de même que le menu principal de la Sécurité routière pour les études et les programmes sur la sécurité et les dispositifs de retenue connexes (p. ex. les coussins gonflables, les sièges rehausseurs pour enfants, les sièges pour enfants à bord des autobus scolaires).

Conducteurs en état d'ébriété – Depuis la fin des années 1980, le pourcentage d'automobilistes ayant subi des blessures mortelles chez qui on a relevé un taux d'alcoolémie supérieur à la limite autorisée de 80 mg a régulièrement baissé, pour passer de 40 % à environ 30 % ces dernières années (32 % en 2003). Cela vaut également pour le nombre de personnes accusées de conduite en état d'ébriété, dont le nombre est passé de plus de 111 000 au début des années 1990 à 62 977 en 2004 (données les plus récentes). Il est difficile de savoir quel pourcentage de cette baisse est le fruit des campagnes de sensibilisation du public, de sanctions plus sévères ou de changements dans les niveaux ou les modalités de respect du code de la route. Le tableau A4-8 de l'addenda illustre cette tendance à la baisse. Le rôle de certaines drogues, comme le cannabis, dans les collisions est connu depuis des années, mais on sait beaucoup moins de choses sur l'impact de cette drogue que sur celui de l'alcool sur les collisions de la route. Des études révélant que les cannabinoïdes sont les drogues que l'on trouve le plus souvent (après l'alcool) dans le sang des automobilistes blessés ou tués dans les collisions de la route ont suscité un regain d'inquiétude à l'échelle nationale et internationale. Les risques qui se rattachent aux collisions de la route augmentent dans les cas où les automobilistes ont consommé à la fois de l'alcool et du cannabis. Pour plus de précisions, voir « Effets du cannabis sur la conduite : une analyse de l'état actuel des connaissances centrée sur les données canadiennes » à l'adresse www.tc.gc.ca/securiteroutiere/tp/tp14179/menu.htm.

Le tableau A4-10 de l'addenda montre que les conducteurs ont représenté près de la moitié des victimes de la route en 2004 (2 725), contre environ le quart pour les occupants (24,2 %). Les piétons ont représenté 13,4 % des victimes, reculant de 379 victimes en 2003 à 366 en 2004. Une étude récente montre que les piétons victimes d'accidents de la route ont diminué de 24,1 % au cours de la période décennale 1992-2001. La moyenne pour cette période de 10 ans a été de 416. Pour d'autres précisions, visiter l'adresse www.tc.gc.ca/securiteroutiere/tp2436/sr200401/menu.htm.

Comme l'illustre le tableau A4-11 de l'addenda, sur le nombre de véhicules impliqués dans des accidents mortels entre 2000 et 2004, derrière les automobiles, les camionnettes et les camions plus lourds, se classaient les motocyclettes (loin derrière à la quatrième place, représentant environ 5 %), les bicyclettes (à la cinquième place) et tous les autobus (à la sixième place avec environ 1 % du total). Pour d'autres statistiques sur le bilan de la sécurité routière, visiter l'adresse www.tc.gc.ca/securiteroutiere/stats/menu.htm.

Véhicules commerciaux – Un autre sous-objectif du programme VSR 2010 est de réduire le nombre d'usagers de la route tués ou grièvement blessés dans des accidents impliquant des véhicules utilitaires (c.-à-d. des poids lourds et des autobus/autocars). Les conducteurs de véhicules utilitaires ont représenté environ 3,5 % du total des conducteurs titulaires d'un permis entre 1999 et 2004 (pour d'autres précisions, visiter l'adresse www.tc.gc.ca/securiteroutiere/tp/tp3322/2004/menu.htm, bien que, par rapport aux véhicules de tourisme, ils représentent en général une proportion nettement

supérieure des véhicules-kilomètres parcourus. Entre 1999 et 2004, les collisions impliquant des véhicules utilitaires ont représenté près de 8 % de toutes les collisions de la route et près de 20 % de toutes les victimes de la route. En 2004, les collisions impliquant des véhicules utilitaires ont fait 581 victimes. Ce chiffre est pratiquement identique au nombre de victimes attribuable à des accidents impliquant ce genre de véhicules en 2003 (578) et identique aux 581 accidents de 2002. (Pour d'autres précisions, voir les tableaux A4-9A et A4-9B de l'addenda.)

La fatigue est reconnue comme l'un des principaux facteurs qui contribuent aux accidents des transports. C'est pourquoi l'une des grandes initiatives prises ces dernières années a été de réviser et de moderniser le Règlement sur les heures de service en vertu de la norme 9 du Code canadien de la sécurité, ce qui permet aux entreprises de camionnage de mieux gérer le facteur fatigue dans leurs activités. En décembre 2004, les organes de réglementation et les grands protagonistes de l'industrie canadienne du camionnage sont parvenus à un consensus sur les règles de sécurité qui régissent l'utilisation interprovinciale des véhicules utilitaires. Le Règlement sur les heures de service des conducteurs de véhicules utilitaires a été publié dans la partie II de la *Gazette du Canada* le 16 novembre 2005 et entrera en vigueur le 1er janvier 2007. On peut consulter ce règlement à l'adresse http://canadagazette.gc.ca/partII/index-f.html. Transports Canada mène depuis longtemps un programme de recherche sur les performances humaines et la gestion de la fatigue. En 2004, on a mis au point un prototype de programme de gestion de la fatigue destiné aux conducteurs de véhicules utilitaires pour apprendre aux conducteurs, aux répartiteurs et aux administrateurs de compagnie à éviter la fatigue et à obtenir le meilleur repos possible, aussi bien à la maison que sur la route. En 2006, ce programme fera l'objet d'essais sur le terrain en vertu d'un accord de recherche conjoint signé en 2003 entre Transports Canada et les autorités provinciales canadiennes et américaines. Pour d'autres précisions sur les recherches sur les performances humaines, voir http://tcinfo/cdt/projets/fergonomiques/menu.htm.

Transports Canada a également adopté des réformes législatives et réglementaires le 1er janvier 2006 qui établissent une méthode commune de surveillance et de mesure du bilan de sécurité des camions et des autobus/autocars dans tout le Canada. Le nouveau système d'évaluation de la sécurité, qui a été adopté par les provinces et les territoires, porte sur le bilan des conducteurs, des véhicules et des transporteurs routiers, notamment sur les méthodes d'entretien et les antécédents en matière de collisions. On trouvera d'autres précisions sur le site Web de Transports Canada à l'adresse www.tc.gc.ca.

Transports Canada a également créé un site Web « Partager la route » en décembre 2005 pour aider le public à partager la route avec les véhicules utilitaires, site qui se trouve à l'adresse http://www.tc.gc.ca/securiteroutiere/Partagerlaroute/menu.htm. Ce site propose de judicieux conseils de sécurité à la fois aux conducteurs de véhicules utilitaires et non utilitaires.

SÉCURITÉ MARITIME

En 2005, il y a eu 405 accidents survenus à des navires immatriculés au Canada. Cela a non seulement marqué un plancher record, mais également une baisse de 8 % par rapport au nombre de 441 enregistré en 2004 et une baisse de 9 % par rapport à la moyenne des cinq années précédentes.

Les statistiques sur les sinistres maritimes contiennent deux éléments, les accidents de navigation et les accidents à bord des navires. Historiquement, la majorité des sinistres maritimes sont des accidents de navigation et 2005 n'a pas fait exception à la règle, avec 365 sinistres maritimes, ou 90 % du total. Toutefois, cela marque une baisse de 8 % par rapport à 2004 et de 9 % par rapport à la moyenne des cinq années précédentes. En 2005, les sinistres maritimes ont fait 12 victimes, contre 21 en 2004 et une moyenne de 15,4 au cours des cinq années précédentes. Les accidents ont également fait 21 blessés. Ce total est nettement inférieur à celui de 2004 (37 victimes) et à la moyenne quinquennale (30,8). Vingt-deux navires ont été confirmés perdus à la suite d'un sinistre en 2005, soit une baisse de 36 % par rapport à la moyenne de 34,4 des cinq années précédentes. Sur les 403 bâtiments canadiens impliqués dans un sinistre maritime, ce qui englobe les sinistres impliquant plus d'un navire (p. ex. un abordage entre navires), les bateaux de pêche ont représenté la plus forte proportion, à hauteur de 55 %, suivis des bâtiments commerciaux, à hauteur de 34 %.

Les accidents à bord des navires représentent le solde des accidents qui surviennent à des navires canadiens, et ils ont reculé de 46 en 2004 et d'une moyenne de 47,2 les cinq années précédentes à 40 en 2005. Ces accidents ont fait six victimes, ce qui équivaut au total de 2004, mais ce qui marque une baisse par rapport à la moyenne de 9,6 des cinq années précédentes. Les 37 blessés que ces accidents ont faits ont également été inférieurs à la moyenne de 42,6 des cinq années précédentes.

Pour plus de précisions sur les sinistres maritimes, notamment pour une ventilation des événements par province, laquelle tient compte des navires étrangers qui naviguent dans les eaux canadiennes (et qui ne figurent pas dans les chiffres ci-dessus mais qui sont déclarés au Bureau de la sécurité des transports), voir les tableaux A4-12 et A4-13 de l'addenda.

On recense environ 27 593 navires immatriculés et 9 824 navires munis d'un permis au Canada (à l'exclusion des embarcations de plaisance), pour un total de 37 417. La majorité de ces navires, soit 61 %, sont des bateaux de pêche. Sur les 14 438 bâtiments commerciaux, 71 % ont une jauge brute inférieure à 15 tonneaux. Pour d'autres précisions sur les navires immatriculés, voir http://www.tc.gc.ca/ShipRegistry/menu.asp?lang=f.

L'un des principaux objectifs du Plan stratégique de sécurité maritime 2003-2010 est d'atteindre certaines cibles de sécurité d'ici à 2010, d'après les moyennes des cinq années 1998-2002 pour les bâtiments battant pavillon canadien et étranger. Ces cibles de sécurité portent sur le nombre de victimes (diminution de 20 % à 33,8), de

blessés (diminution de 30 % à 80,2) et les taux d'accidents survenant à des bâtiments commerciaux battant pavillon canadien et étranger (diminution de 20 % à respectivement 3,8 et 2,0). Les premiers chiffres relatifs aux objectifs de sécurité montrent que la cible de réduction des victimes a été respectée à 100 % en 2005, alors que la cible sur les blessés a atteint 96 % de l'objectif. Pour d'autres précisions sur le plan et les cibles de sécurité, visiter l'adresse www.tc.gc.ca/securiteacf/tp/tp13111/menuhtm.

Petits bâtiments commerciaux – En 2005, 47 petits bâtiments ont été impliqués dans des sinistres maritimes (à l'exclusion des activités de pêche), ce qui représente 12 % du total national de tous les bâtiments. Sur ce nombre, 20 se livraient au transport de passagers/activités d'affrètement. Pour plus de précisions, consulter le tableau A4-14 de l'addenda. Les petits bâtiments canadiens qui se livrent à des activités de pêche commerciale ont représenté 54 % du nombre total de navires impliqués dans des sinistres maritimes en 2005. Au fil des ans, ces bâtiments ont systématiquement concentré le pourcentage le plus élevé des navires impliqués dans des sinistres maritimes. Toutefois, comme l'illustre le tableau A4-15 de l'addenda, les accidents intéressant ces bâtiments ont nettement diminué depuis dix ans. En 2005, le Règlement sur les petits bâtiments a été modifié pour y incorporer des normes de construction et des exigences en matière de stabilité pour tous les nouveaux navires de cette catégorie. En outre, un programme d'écussons a eu lieu dans tout le pays pour indiquer de manière graphique les petits navires à passagers qui participent au programme d'inspection. Par ailleurs, le Comité permanent de la sécurité des bateaux de pêche du Conseil consultatif maritime canadien (CCMC), qui compte des représentants du gouvernement et de l'industrie, a continué de s'occuper des questions de réglementation et de la délivrance de certificats et brevets et de la formation des exploitants.

International – En tant que membre de l'Organisation maritime internationale (OMI), le Canada est tenu de déclarer les victimes à bord des gros bâtiments commerciaux. En 2005, il n'y a pas eu de sinistres « très graves » impliquant un navire canadien. Il n'y a eu qu'un sinistre « grave » d'échouement et deux sinistres « moins graves » (un abordage et un échouement) de navires canadiens. Les accidents impliquant des navires battant pavillon étranger et naviguant dans les eaux canadiennes sont passés de 58 en 2004 à 80 en 2005, mais leur nombre est resté comparable à la moyenne quinquennale (77,6). En 2005, les accidents impliquant des navires battant pavillon étranger ont fait un mort et quatre blessés. Le Canada est signataire de deux protocoles d'entente sur le contrôle des navires par l'État du port. En 2005, le Canada a continué de s'acquitter des obligations qui lui échoient en vertu des PE, puisqu'il a inspecté 1 277 navires battant pavillon étranger. Grâce à l'amélioration des programmes de ciblage et d'inspection des vraquiers et des navires-citernes, on a observé un relèvement de la sécurité des navires étrangers qui entrent dans les ports canadiens, et la dynamique montre que les retenues ont baissé par rapport à il y a cinq ans. La direction de la Sécurité maritime publie un rapport annuel sur le Programme de contrôle des navires par l'État du port qui contient des données détaillées sur les inspections. On trouvera d'autres précisions sur les rapports annuels à l'adresse http://www.tc.gc.ca/securitemaritime/Normes-navires-et-Exploitations/Inspection/control-etat-port/Rapports-annuels/menu.htm.

Systèmes de gestion de la sécurité du transport maritime – Ces systèmes sont en place depuis 1998 lorsqu'ils ont été adoptés dans le monde entier pour les navires-citernes, les vraquiers et les navires à passagers qui se livrent au commerce international. En 2002, ces prescriptions ont été étendues à pratiquement tous les navires qui se livrent à des échanges commerciaux internationaux, ce qui s'est fait par le truchement du Règlement sur la gestion pour la sécurité de l'exploitation des navires. À ce jour, près de 60 navires canadiens ont obtenu la certification statutaire prescrite, qui est délivrée par les sociétés de classification pour le compte de Transports Canada. Grâce à un programme de surveillance solidement implanté, Transports Canada a directement surveillé huit des vérifications menées par ces organismes autorisés, et a examiné 20 rapports de vérification supplémentaires en 2005. Transports Canada continue de prôner l'adoption volontaire des Systèmes de gestion de la sécurité par les navires qui naviguent dans les eaux canadiennes et étudie activement la possibilité d'adopter un Système de gestion de la sécurité pour les exploitants de navires canadiens (y compris les petits navires à passagers).

Sécurité de la navigation de plaisance – Les chiffres préliminaires sur 2005 montrent qu'il y a eu environ 145 accidents survenus à des embarcations de plaisance. Ce chiffre est inférieur à la moyenne quinquennale de 170. Des discussions ont été amorcées avec Service Canada en vue de moderniser le régime de permis des bâtiments de plaisance. À compter de 2006, les permis des bâtiments de plaisance seront délivrés par plus de 300 centres de Service Canada à travers le pays et les données seront saisies dans une base de données électronique qui sera accessible aux organismes de sauvetage. Signalons qu'en une année donnée, il y a environ 8 millions de plaisanciers. La Société de la Croix-Rouge et le Groupe de recherche et sauvetage de la Garde côtière tiennent des renseignements complets sur les accidents et les victimes se rapportant aux embarcations de plaisance à l'adresse www.redcross.ca et www.ccg-gcc.gc.ca/sar/main. On trouvera d'autres précisions sur les initiatives ci-dessus et d'autres régimes de sécurité relevant du programme de la Sécurité maritime à l'adresse http://www.tc.gc.ca/securitemaritime/menu.htm.

SÉCURITÉ AÉRIENNE

Les chiffres préliminaires relatifs à 2005 indiquent que les aéronefs immatriculés au Canada ont été impliqués dans 245 accidents, soit légèrement plus que les 241 accidents enregistrés en 2004. Il n'en reste pas moins que ce chiffre est nettement inférieur à la moyenne de 277,4 des cinq années précédentes. Ce repli est largement attribuable à une diminution des accidents d'entraînement au pilotage.

Le nombre d'avions exploités commercialement et impliqués dans des accidents (107) en 2005 a représenté 43,7 % du nombre total d'accidents survenus à des aéronefs immatriculés au Canada, alors que l'aviation privée/de loisir a concentré 138 aéronefs impliqués dans des accidents. Il y a une légère différence entre le nombre d'accidents et le nombre d'appareils mis en cause. Historiquement, les compagnies aériennes et les avions de transport régional ont représenté une part infime de ces accidents. En 2005, un seul avion de ligne immatriculé au Canada a été impliqué dans un accident, qui n'a pas fait de victimes. Cinq avions de navette ont eu des accidents, ce qui est inférieur à la moyenne de 6,8 enregistrée durant les années 2000 à 2004. Un accident mortel impliquant un avion de navette est survenu en 2005 et a fait deux victimes. Près de la moitié (51,4 %) des accidents survenus à des avions commerciaux en 2005 ont concerné des avions-taxis. Cela concorde avec les cinq années précédentes. À hauteur de 55 accidents, le chiffre de 2005 est pratiquement identique aux 56 accidents enregistrés en 2004 et à la moyenne de 53,8 enregistrée au cours des cinq années précédentes. En 2005, sur les 55 accidents impliquant des avions de cette catégorie, 7 (12,7 %) ont été mortels et ont fait 10 victimes. Il y a eu une hausse marquée des accidents de travail aérien qui, de 17 en 2004, sont passés à 31 en 2005, ce qui représente 28,9 % de tous les accidents survenus en 2005 à des appareils de l'aviation commerciale. Toutefois, le chiffre de 2005 est proche de la moyenne de 35,8 des cinq années précédentes. Six des accidents de travail aérien ont été mortels et ont fait 11 victimes.

L'aviation de loisir est de loin le secteur qui contribue le plus au nombre d'accidents qui surviennent à des avions immatriculés au Canada, puisqu'elle a représenté 56,3 % du total de 2005 et 52,6 % de la moyenne des cinq années 2000 à 2004. En 2005, 138 avions de loisir (à l'exclusion de 31 ultralégers de base et évolués) ont été impliqués dans des accidents, ce qui concorde avec le chiffre de 140 enregistré en 2004. Sur le total de 2005, 122 (88,4 %) ont impliqué des aéronefs et 11 d'entre eux (9 %) ont été mortels, soit une légère baisse par rapport à la moyenne des cinq années 2000 à 2004 (13 victimes/128,6 avions impliqués).

Le nombre d'incidents à déclaration obligatoire signalés au Bureau de la sécurité des transports et impliquant des avions immatriculés au Canada ou à l'étranger a reculé de 906 en 2004 à 822 en 2005, et est demeuré légèrement inférieur à la moyenne de 836,6 enregistrée entre 2000 et 2004. À hauteur de 27,3 %, les urgences déclarées ont représenté le plus fort pourcentage de toutes les catégories d'incidents. Le chiffre de 224 enregistré en 2005 a été nettement inférieur à celui de 2004 (276) et à la moyenne des cinq années précédentes (258,7). Pour d'autres précisions sur les incidents d'aviation, se reporter au tableau A4-17 de l'addenda.

Les données proviennent de la base de données Vol 2005 de Transports Canada, et ces données sont extraites de la base de données du Bureau de la sécurité des transports (BST) du Canada qui sont ensuite comparées aux cibles de sécurité du Règlement de l'aviation canadien (RAC) et du programme Vol 2005. Le tableau A4-16 de l'addenda fournit d'autres précisions sur ces événements et le tableau A4-17 résume les événements déclarés au BST. Le tableau A4-18 de l'addenda fournit d'autres précisions sur les taux d'accidents et le tableau A4-19 propose une ventilation par province des accidents d'aviation, des accidents mortels et des victimes.

L'Aviation civile poursuit son partenariat avec le milieu aéronautique et le public canadien afin d'atteindre les cibles de sécurité mentionnées dans *Vol 2005 – Un cadre de sécurité de l'aviation civile pour le Canada*. Selon les données préliminaires, on constate que le taux d'accidents en 2005 a été de 6,4 %, contre 6,3 % en 2004, mais inférieur à la moyenne de 7,2 % des cinq années précédentes. Pour ce qui est de la confiance du public, l'édition de mars 2005 du sondage sur la perception des voyages en avion et de la sûreté de l'aviation fait état d'un taux de confiance global de 98 %, ce qui concorde avec les résultats obtenus en 2002 et 2004. Plus des deux tiers de tous les Canadiens (ou 70 %) sont très confiants dans la sécurité de l'aviation au Canada, ce qui est supérieur de trois points au taux enregistré en 2004 et de dix points à celui de 2002.

Vol 2005 représente une nouvelle façon de gérer les risques de sécurité dans l'Aviation civile et a introduit la notion de Systèmes de gestion de la sécurité (SGS). Au niveau le plus fondamental, l'objectif est d'améliorer la sécurité par une gestion dynamique plutôt que par une conformité réactive avec les exigences de réglementation. L'exigence d'un SGS est indispensable et vient s'ajouter au cadre de réglementation en vigueur. Ce programme permettra à l'industrie de respecter les prescriptions sur les résultats de sécurité avec le maximum d'efficacité. Les titulaires de certificats d'exploitation de Transports Canada seront tenus d'adopter un SGS. La date de mise en œuvre des diverses parties du Règlement canadien de l'aviation variera selon l'état d'avancement de l'avis de proposition de modification dans le régime de réglementation. Le résultat escompté de cette initiative est l'amélioration des pratiques de sécurité et la promotion de cultures de sécurité renforcées dans le secteur de l'aviation civile. Pour d'autres précisions sur Vol 2005, visiter le site http://www.tc.gc.ca/aviationcivile/menu.htm.

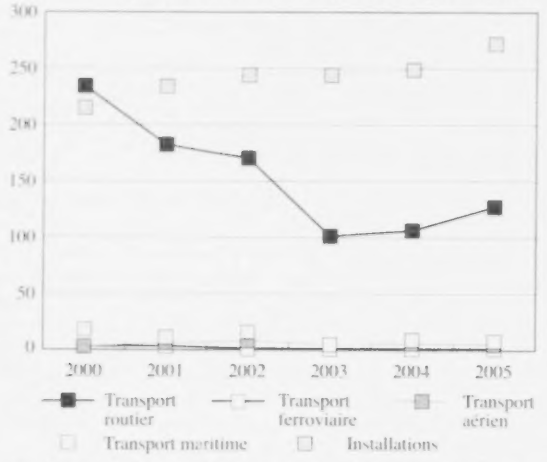
L'industrie canadienne du transport aérien a enregistré des progrès considérables dans la réduction du nombre d'accidents et la confiance du public. Toutefois, pour poursuivre sur cette voie, nous devons collaborer ensemble à l'établissement de méthodes novatrices. Une réglementation intelligente, une culture de sécurité enchâssée et des systèmes efficaces de gestion de la sécurité sont la voie de l'avenir, un avenir où l'industrie fonctionnera avec le niveau maximum de délégations et toute la flexibilité voulue pour respecter les prescriptions de sécurité de la manière la plus rentable possible. Cela veut dire que le cadre de réglementation doit être de plus en plus axé sur le rendement afin de permettre l'adoption de méthodes systématiques qui contribueront à améliorer constamment le bilan de sécurité.

Vol 2010 précise les orientations de l'Aviation civile entre 2006 et 2010 et énonce les buts et les objectifs dans le cadre des difficultés futures. Ce plan décrit la façon dont le programme permettra d'atteindre deux grands résultats, qui restent inchangés par rapport à Vol 2005.

TRANSPORT DES MARCHANDISES DANGEREUSES

En 2005, on a dénombré 412 accidents à déclaration obligatoire impliquant le transport de marchandises dangereuses, contre 370 en 2004. Toutefois, rares sont les accidents impliquant le transport de marchandises dangereuses qui sont en fait causés par les marchandises proprement dites. La figure 4-4 indique que, depuis quelques années, la plupart des accidents à déclaration obligatoire mettant en cause des marchandises dangereuses ne sont pas survenus durant le transport, mais plutôt durant le chargement ou le déchargement dans des installations de transport. La majorité des victimes et des blessés attribuables au transport de marchandises dangereuses ont été causés par l'accident (une collision) proprement dit et non par les marchandises dangereuses. En 2005, 7 victimes et 41 blessés ont été causés par des accidents impliquant des marchandises dangereuses. Les marchandises dangereuses ont fait six blessés et aucune victime.

FIGURE 4-4 : ACCIDENTS À DÉCLARATION OBLIGATOIRE IMPLIQUANT LE TMD PAR MODE ET DANS LES INSTALLATIONS DE TRANSPORT, 2000 – 2005



Source : Transports Canada, Système d'information sur les accidents concernant les marchandises dangereuses

Chaque année au Canada, on recense environ 30 millions d'expéditions de marchandises dangereuses assujetties au Règlement sur le TMD. La quasi-totalité (99,99 %) arrive sans encombre à destination. Comme l'illustre la figure 4-4, sur les quatre modes de transport, le plus grand nombre d'accidents à déclaration obligatoire (91 %) surviennent sur la route. Il ne faut pas oublier toutefois que 93 % des marchandises dangereuses sont expédiées par la route. Si l'on se sert du volume comme unité de mesure des marchandises dangereuses transportées au Canada, plus de 46 % du volume est transporté par la route, contre 39 % par chemin de fer. Le programme TMD ne tient pas compte des marchandises dangereuses transportées en vrac à bord des navires ou par pipeline. Pour d'autres précisions sur les données d'exposition du TMD, adressez-vous à provencherm@tc.gc.ca. Pour plus de précisions sur le nombre d'accidents à déclaration obligatoire selon le mode de transport et sur les accidents qui font des victimes et des blessés, voir les tableaux A4-20A à A4-20C de l'addenda.

Examen de la Loi sur le TMD – En 2005, on a effectué une analyse des questions, des options et des solutions. On s'attend à ce que des modifications à la Loi soient proposées à l'automne 2006.

Intégrité de la protection thermique des wagons-citernes – En guise de dernier chapitre du projet sur l'intégrité de la protection thermique des wagons-citernes, Transports Canada, de concert avec le ministère des Transports des États-Unis (la Federal Railroad Administration), des compagnies de chemin de fer et des entreprises de wagons-citernes, a convenu de réaliser des essais de résistance au feu des wagons-citernes grandeur nature. Le comportement des wagons-citernes remplis de propane face à un feu qui les engloutit complètement devrait aboutir à un ensemble réaliste de critères d'évaluation des défectuosités que pourront utiliser les inspecteurs de Transports Canada.

Technique de neutralisation par combustion des camions-citernes – Transports Canada s'est livré à un exercice de neutralisation par combustion sur un camion-citerne contenant du propane. Pour d'autres précisions sur le projet de neutralisation par combustion, lire l'article dans le Bulletin de nouvelles sur le transport des marchandises dangereuses, édition hiver 2005-2006, à l'adresse www.tc.gc.ca/tmd/bulletin/menu.htm.

Programme national de TMD – Ce programme prévoit l'élaboration de normes et de règlements, de politiques d'inspection et d'application des règlements, d'instruments d'intervention d'urgence sans compter la construction, l'utilisation et l'essai de moyens normalisés de confinement afin d'assurer la sécurité du public dans le transport des marchandises dangereuses au Canada. En 2005, Transports Canada a organisé des séances de formation dans tout le pays sur le Règlement TMD à l'intention des inspecteurs du fédéral, des provinces et des territoires. Transports Canada a également approuvé des installations qui fabriquent ou entretiennent des moyens de confinement selon les prescriptions des normes. De nouvelles normes sur les moyens de confinement s'appliquant aux bonbonnes de gaz et aux camions-citernes de même qu'aux citernes portatives ont été adoptées dans le Règlement TMD. Si le respect de la *Loi sur le TMD* risque d'être difficile (p. ex. à cause de l'entrée en service de nouvelles technologies), la *Loi sur le TMD* offre l'option de demander un permis pour un niveau de sécurité équivalent. Les demandeurs doivent ainsi prouver que l'activité qu'ils se proposent de mener, même si elle n'est pas conforme aux exigences prescrites, se déroulera de manière à offrir un niveau de sécurité au moins équivalent aux exigences prescrites. En 2005, Transports Canada a ainsi reçu 1 892 demandes et a rendu 1 749 décisions.

Harmonisation internationale – L'harmonisation des exigences réglementaires entre administrations demeure un objectif important pour Transports Canada. En 2005, la direction du TMD a dirigé le Sous-comité d'experts des Nations Unies sur le transport des marchandises

dangereuses dans l'examen des exigences d'essai des conteneurs semi-vrac, ce qui a abouti à l'adoption de certaines révisions au règlement modèle qui renforcera la sécurité en resserrant ou, s'il y a lieu, en éclaircissant les exigences relatives aux essais des conteneurs semi-vrac. Ces révisions seront adoptées par l'OMI et peut-être par l'OACI et d'autres organes de réglementation internationaux et par des autorités nationales, ce qui contribuera à l'harmonisation internationale et nationale des exigences. Cette initiative est également une initiative de réglementation intelligente. La modification nº 4 au Règlement sur le TMD a permis d'adopter des exigences qui ont harmonisé le Règlement avec les recommandations internationales, les exigences modales et les exigences américaines. La modification nº 6, qui propose d'harmoniser encore plus le Règlement sur le TMD, a été distribuée pour permettre aux gens de formuler des observations officieuses.

Manuel sur les interventions d'urgence – Le Centre canadien d'urgence transport (CANUTEC) vient en aide 24 heures par jour, 7 jours par semaine, aux personnes confrontées à des urgences dans la manutention des marchandises dangereuses. Le Manuel sur les interventions d'urgence, version 2004, qui a été distribué aux services d'incendie, aux services de police et aux ambulanciers, peut être téléchargé gratuitement en trois langues. Pour d'autres précisions, visiter l'adresse www.CANUTEC.gc.ca.

SÛRETÉ DES TRANSPORTS

En 2005, Transports Canada a continué de renforcer le régime de sûreté des transports du Canada, avec le concours d'autres ministères fédéraux, d'autres pays et d'organisations internationales, d'organismes syndicaux, du secteur privé et d'autres intervenants.

Transports Canada a continué d'œuvrer pour atteindre les objectifs de la Politique nationale de sécurité du gouvernement fédéral, dont la sûreté des transports est un pilier. En 2005, Transports Canada a amorcé l'élaboration d'une stratégie de sûreté des transports. Cette stratégie dressera l'inventaire des faits récents et des réalisations dans le domaine de la sûreté des transports et déterminera les priorités futures de tous les modes de transport en évaluant le contexte actuel et futur des menaces et des risques. L'an dernier, Transports Canada a collaboré de près avec un grand nombre de partenaires à cette initiative, notamment d'autres ministères et organismes fédéraux, les provinces et les territoires, l'industrie des transports, des groupes syndicaux, des partenaires étrangers et des membres du milieu universitaire.

En 2005, le Partenariat nord-américain pour la sécurité et la prospérité (PSP) a été signé par les dirigeants du Canada, des États-Unis et du Mexique. Cet accord trilatéral établit une approche commune pour protéger l'Amérique du Nord contre les menaces extérieures, prévenir les menaces en Amérique du Nord et y réagir et rationaliser la circulation sûre et fluide du trafic légitime à faible risque au travers des frontières partagées. La sûreté des transports est un élément clé du Partenariat pour la sécurité et la prospérité, et le Ministère pilote et participe à un certain nombre d'initiatives afin d'atteindre les objectifs de ce PSP.

SURETÉ DE L'AVIATION

PERCEPTIONS À L'ÉGARD DE LA SÛRETÉ DU TRANSPORT AÉRIEN

La confiance du public dans la sûreté de l'aviation a continué d'augmenter en 2005 (voir tableau 4-2). Les Canadiens ont confiance dans la sûreté des transports aériens et, depuis 2002, cette confiance n'a cessé de se raffermir. Les Canadiens sont convaincus qu'il y a suffisamment de procédures de sûreté en place pour les protéger. Même s'ils ne se considèrent pas à l'abri des activités des terroristes, ils ont néanmoins confiance dans l'efficacité des mesures de sûreté qui ont été mises en place.

TABLEAU 4-2 : PERCEPTIONS DU PUBLIC À L'ÉGARD DE LA SÛRETÉ DE L'AVIATION

- En 2005, la moitié (49 %) des répondants ont affirmé qu'ils avaient une confiance élevée dans la sûreté du transport aérien, contre un peu plus d'un tiers (36 %) en 2002. Cela représente un raffermissement du niveau de confiance de 13 % depuis trois ans;
- Les trois quarts (76 %) des Canadiens sont d'accord avec la déclaration : « Même si je n'arrive pas à les voir, je suis persuadé qu'il y a suffisamment de procédures de sûreté en place pour protéger les gens qui prennent l'avion. » Cela représente un gain de 10 points depuis mars 2004;
- La nette majorité des Canadiens (62 %) pensent que les autorités canadiennes sont parfaitement au courant des menaces qui planent sur la sûreté aérienne;
- Plus de 90 % des Canadiens évaluent le contrôle des passagers et des bagages comme étant efficace ou modérément efficace;
- La proportion de répondants qui estiment que les procédures de contrôle aux aéroports sont très approfondies a continué d'augmenter de 34 % en 2002 à 51 % en 2005;
- Les deux tiers des répondants (66 %) se sont dits très satisfaits quant à leur sentiment général de sécurité dans un aéroport;
- En termes généraux, la moitié des Canadiens (51 %) sont prêts à faire la queue pendant longtemps (15 minutes ou plus) et beaucoup d'entre eux sont toujours prêts à attendre « aussi longtemps qu'il faudra ».

Source : Perceptions de la sécurité et de la sûreté du transport aérien au Canada – vague IV, EKOS Research Associates (29 avril 2005)

INITIATIVES DANS LE DOMAINE DE LA SÛRETÉ DE L'AVIATION

En 2005, Transports Canada a poursuivi un certain nombre d'initiatives sur la sûreté de l'aviation, avec le concours d'autres ministères du gouvernement fédéral, d'autres pays et des organisations internationales, des intervenants de l'industrie et des organisations syndicales.

Parmi les principales initiatives en 2005 dans le domaine de la sûreté de l'aviation, mentionnons :

- des améliorations d'ordre législatif et réglementaire;
- des programmes comme le Programme d'autorisations de sécurité en matière de transport aérien;
- des initiatives internationales.

Outre ces activités, le ministre des Transports a annoncé la nomination d'un comité d'examen consultatif chargé d'examiner la *Loi sur l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien (ACSTA)*. Cette loi est entrée en vigueur le 1er avril 2002 et elle dispose que le ministre des Transports doit procéder à un examen des dispositions et du fonctionnement de la loi durant sa cinquième année et rendre compte des résultats au Parlement. Ce comité d'experts consultera des intervenants de tout le pays pour déterminer les amendements et les améliorations possibles à la *Loi sur l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien*.

Améliorations d'ordre législatif et réglementaire

Pour rendre encore plus rigoureuses les normes de sûreté déjà en place, Transports Canada a modifié et a présenté de nouveaux règlements sur la sûreté en 2005.

Programme d'autorisations de sûreté en matière de transport aérien

Pour réduire le risque que des personnes non autorisées ne pénètrent dans les zones réglementées d'un aéroport, Transports Canada a poursuivi en 2005 la mise en œuvre du Programme d'autorisations de sûreté en matière de transport aérien. Grâce au Système informatisé de dactyloscopie de Transports Canada, le programme a pour but de moderniser et d'accélérer les délais de traitement des autorisations de sûreté dans le domaine du transport aérien et de rendre la sûreté aéroportuaire plus efficace.

En 2005, Transports Canada a traité près de 40 000 demandes d'autorisations de sûreté.

Initiatives internationales

En 2005, Transports Canada a poursuivi sa collaboration avec des organismes internationaux comme le G8, l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), la Conférence européenne de l'aviation civile (CEAC), de même qu'avec les ministères de la Sécurité nationale et des Transports des États-Unis.

Au nombre des principales initiatives internationales, mentionnons :

- l'Initiative pour des déplacements internationaux sûrs et facilités (SAFTI) – le Canada et d'autres pays membres du G8 ont évalué les méthodes d'évaluation des faiblesses afin d'assurer la circulation sûre et efficace des passagers et du fret, ce qui profitera au commerce international tout en renforçant la sûreté;
- le Programme universel d'audits de sécurité (USAP) de l'OACI – Transports Canada a coprésidé cette initiative et, en raison de son savoir-faire en la matière, il a formé des inspecteurs dans le monde entier pour qu'ils travaillent au sein d'équipes d'inspection;
- le Programme de formation et de sensibilisation à la sûreté de l'aviation de l'OACI – Transports Canada a continué d'appuyer ce programme en assurant la formation des responsables de la sûreté de l'aviation civile en Amérique latine et dans les Caraïbes et en échangeant son savoir-faire sur les activités relatives à la sûreté de l'aviation;
- participation active et collaboration avec d'autres tribunes internationales comme :
  - le Groupe de coopération sur la sûreté des transports (GCST), coprésidé par Transports Canada en 2005. Le GCST réunit le Canada et les États-Unis pour discuter de questions d'intérêt commun sur la sûreté des transports;
  - la Réunion d'aviation trilatérale de l'Amérique du Nord (RATAN), tribune qui permet au Canada, aux États-Unis et au Mexique de discuter de leurs préoccupations relatives à la sûreté de l'aviation.

Le GCST et la RATAN ont également permis au Canada d'enregistrer des progrès dans l'harmonisation des politiques et des règlements sur la sûreté de l'aviation entre les trois pays.

De plus, Transports Canada a collaboré avec les ministères de la Sécurité nationale et des Transports des États-Unis pour gérer les dossiers de la sûreté de l'aviation et harmoniser les exigences réglementaires en plus de conclure un accord bilatéral contre le terrorisme.

Sûreté maritime

Le gouvernement du Canada continue d'inscrire la sûreté maritime en tête de liste des améliorations de la sûreté. Cela explique que les Canadiens soient de plus en plus conscients des diverses améliorations apportées à la sûreté maritime. Une enquête réalisée par Environics révèle que près de la moitié des Canadiens interrogés affirment avoir confiance dans le niveau de sûreté (7 % allant même jusqu'à dire qu'ils ont entièrement confiance). Près de la moitié de tous les Canadiens se souviennent d'avoir entendu parler ou d'avoir vu quelque chose l'an dernier au sujet des nouvelles mesures prises par le gouvernement fédéral pour améliorer la sûreté des ports et des navires du Canada. Ceux qui se rappellent avoir entendu parler de ces mesures ont un niveau de confiance nettement plus élevé dans la sûreté des ports et des navires du Canada. En général, en dépit du fait qu'il s'agit d'un programme relativement récent, les Canadiens se disent confiants dans le niveau de sûreté maritime du Canada.

En 2005, Transports Canada a continué de peaufiner le régime national de sûreté maritime par des aménagements de la réglementation, des activités d'inspection et d'application des règlements, le Programme de contribution à la sûreté maritime et les travaux du Groupe de travail interministériel sur la sûreté maritime.

FIGURE 4-5 : PERCEPTION DU PUBLIC À L'ÉGARD DE LA SÛRETÉ MARITIME

Source : Environics

AMÉLIORATIONS D'ORDRE LÉGISLATIF ET RÉGLEMENTAIRE

- On a poursuivi l'élaboration du Programme d'habilitation de sécurité en matière de transport maritime. En plus d'avoir assisté à plusieurs réunions au Canada avec des intervenants, Transports Canada a remis à ces derniers la dernière version du projet de règlement et un dossier contenant des renseignements généraux et d'autres précisions sur le projet de programme.
- Un groupe de travail a été créé et s'est réuni à l'occasion de la réunion du Conseil consultatif maritime canadien de novembre 2005 pour étudier la possibilité d'adopter de nouvelles exigences de sûreté pour les traversiers nationaux.
- Transports Canada a poursuivi ses travaux sur un guide d'information destiné à l'industrie qui traitera des exigences de sûreté s'appliquant aux grands navires et à d'autres activités spéciales.
- Les travaux se sont poursuivis sur l'éventuel recours à des sanctions pécuniaires administratives, en cas d'infraction à la législation fédérale. Ce type de mesure coercitive est généralement plus rapide et économique que des poursuites judiciaires.
- Parmi les autres activités, il faut mentionner des mesures administratives à l'appui des exigences réglementaires de l'OMI et la formation et la fourniture de conseils sur la réglementation et l'interprétation du RSTM à la fois pour des intervenants de l'interne et de l'extérieur.

INSPECTION ET APPLICATION DES RÈGLEMENTS

Transports Canada s'est livré à diverses activités dans tout le pays, notamment à l'établissement de normes, des activités d'inspection et de conformité ainsi que de sensibilisation, d'éducation et de soutien. En 2004-2005, Transports Canada a enregistré d'importants progrès dans les domaines suivants :

- a poursuivi l'évaluation des ports, des installations et des navires par rapport aux exigences réglementaires;
- a collaboré avec le ministère de la Défense nationale à l'établissement de Centres des opérations de la sûreté maritime (COSM) à Halifax et Victoria chargés de détecter, d'évaluer, de prévenir et de réagir à une menace directe ou indirecte planant sur la sûreté maritime;
- a poursuivi l'élaboration de programmes et d'instruments de formation pour assurer l'uniformité des programmes d'inspection/application des règlements dans tout le Canada;
- s'est tenu en rapport avec la Garde côtière des États-Unis, notamment pour l'inspection conjointe des navires battant pavillon étranger et des visites réciproques des ports des deux pays, afin d'échanger des pratiques optimales;
- s'est tenu en rapport avec des intervenants et des membres de l'industrie du Canada et de l'étranger;
- a dirigé et conçu diverses présentations et publications de sensibilisation afin d'assurer le débit ininterrompu des activités d'information et de sensibilisation s'adressant à des groupes cibles pour les tenir régulièrement au courant des faits nouveaux et des réalisations dans le domaine de la sûreté maritime.

PROGRAMME DE CONTRIBUTION À LA SÛRETÉ MARITIME

La modernisation des ports et des installations maritimes du Canada se poursuivra grâce au Programme de contribution à la sûreté maritime d'une valeur de 115 millions $, programme échelonné sur trois ans entre 2004 et 2007. En 2005, plus de 50 millions $ de crédits ont été approuvés par le Programme de contribution à la sûreté maritime pour plus de 600 projets d'amélioration de la sûreté. Au cours des deux années qui restent, le programme continuera de financer des projets d'amélioration de la sûreté, comme l'achat d'équipements de surveillance (notamment de caméras et de systèmes de télévision en circuit fermé); l'amélioration de la sûreté côté quai et dans le périmètre des ports et la réglementation de l'accès, grâce à l'érection de clôtures, à l'installation de panneaux de signalisation et de systèmes d'éclairage; et d'autres améliorations de la sûreté des ports.

Groupe de travail interministériel sur la sûreté maritime (GTISM)

Transports Canada dirige le GTISM, qui coordonne les activités de sûreté maritime pour le compte du gouvernement du Canada. Ce groupe comporte des représentants d'autres ministères qui participent à l'amélioration de la sûreté maritime. En 2005, le GTISM a pris plusieurs initiatives dans le domaine de la sûreté maritime; a prodigué des conseils stratégiques sur les lacunes de sûreté maritime; a facilité la collaboration et la coordination entre les ministères et les organismes membres; a formulé des recommandations sur la politique nationale de sûreté maritime; et a facilité les communications avec les ministères et organismes fédéraux et d'autres intervenants clés. Transports Canada administre également le Fonds de coordination de la sûreté maritime, programme qui a pour but de financer des projets ponctuels ou de courte durée dont l'objectif est de resserrer la collaboration entre les ministères pour s'occuper des problèmes et des améliorations de la sûreté maritime. En 2005, Transports Canada a administré le financement de divers projets approuvés par ce Fonds à l'intention d'autres ministères comme le ministère de la Défense, l'Agence des services frontaliers du Canada et Pêches et Océans Canada.

Le Canada est représenté par le ministère des Transports dans bon nombre de grandes organisations internationales, notamment l'Organisation maritime internationale, le G8, le Forum de coopération économique Asie-Pacifique et l'Association des nations de l'Asie du Sud-Est (ANASE). Toutes accordent une grande importance à la sûreté du réseau mondial de transport maritime. Transports Canada a participé avec des pays partenaires à de nombreuses conférences et réunions portant sur tout un éventail d'initiatives mondiales sur la sûreté maritime et a contribué au renforcement des capacités de la sûreté maritime internationale en organisant des ateliers dans d'autres pays.

SÛRETÉ DES TRANSPORTS DE SURFACE

SÛRETÉ FERROVIAIRE ET SÛRETÉ DES TRANSPORTS EN COMMUN

À l'issue des attentats perpétrés en 2004 à Madrid, Transports Canada a étendu son réseau d'échange de renseignements sur les transports ferroviaires aux systèmes majeurs de transports en commun au Canada, y compris les systèmes de transport par autobus et par métro. Les membres d'un océan à l'autre englobent des compagnies de chemin de fer, des commissions de transport en commun, notamment celles qui exploitent des réseaux de métro et d'autobus, et des lignes d'autobus.

Tout de suite après les attentats de Londres le 7 et le 21 juillet 2005, Transports Canada a mis en marche ce réseau pour alerter les exploitants de transports en commun et de transports ferroviaires à travers le pays et les encourager à redoubler de vigilance. Le réseau s'est révélé un instrument très efficace de renforcement du niveau de sensibilisation et d'incitation des exploitants de réseaux de transport en commun à échanger des informations sur leurs façons de réagir. Transports Canada continuera de collaborer avec les chemins de fer et les commissions de transport en commun pour encore améliorer la sûreté dans ces domaines, selon une analyse des menaces et des risques.

Suite aux nombreuses consultations tenues avec les chemins de fer et les exploitants de réseaux de transport en commun, les provinces et l'Association des chemins de fer du Canada, le ministre a annoncé un plan d'action immédiate conçu pour s'occuper des priorités en matière de sûreté et renforcer la sûreté des services ferroviaires voyageurs, des transports publics et des services de traversier par le biais de programmes complémentaires, parmi lesquels :

- création d'un nouveau programme de contribution à la sûreté des services ferroviaires voyageurs et des transports publics appelé « Voyagez en sécurité », axé sur les principaux réseaux de trains de banlieue, de métro et de transport en commun;
- renforcement de la capacité de Transports Canada à contribuer son savoir-faire en matière de sûreté, à évaluer des technologies spécialisées et à coordonner l'élaboration et l'échange de pratiques exemplaires avec ses partenaires en ce qui concerne la sûreté des services ferroviaires et des transports publics;
- tenue d'exercices d'intervention d'urgence dans les transports en commun sous l'égide de Sécurité publique et Protection civile Canada avec le concours des autorités et des intervenants clés;
- constitution d'un nouveau groupe de travail sur les transports en commun chargé d'examiner des questions de renseignement, de maintien de l'ordre et d'intervention.

SÛRETÉ DES MARCHANDISES INTERMODALES

La sûreté des marchandises conteneurisées qui font l'objet d'un transport intermodal et international est en voie de devenir une importante préoccupation internationale pour la sûreté des transports. Tout porte à croire que cette inquiétude persistera, et le Canada doit donc jouer le rôle qui lui revient pour assurer la sûreté de ce paramètre du réseau national de transport. En 2005, Transports Canada, Sécurité publique et Protection civile Canada et l'Agence des services frontaliers du Canada ont poursuivi leur collaboration avec les provinces de Québec et de Nouvelle-Écosse et les États du New Hampshire, du Vermont, du Maine et de New York en vue de concevoir un projet canado-américain sur la sûreté des marchandises. Ce projet fera appel à la technologie qui sert à suivre le mouvement des marchandises conteneurisées qui franchissent la chaîne d'approvisionnement et à déceler les atteintes à la sûreté des conteneurs tandis qu'ils circulent dans le réseau de transport.

PROTECTION DES INFRASTRUCTURES ESSENTIELLES ET PROTECTION CIVILE

PROGRAMME NATIONAL DE FIABILITÉ DES INFRASTRUCTURES ESSENTIELLES (PNFIE)

Le Canada est doté d'un réseau d'infrastructures matérielles et informatiques qui assurent des services essentiels dans les domaines de l'énergie, des transports et des communications, ainsi que de la sécurité, des finances, de la santé et des interventions d'urgence. Ces infrastructures sont indispensables à la santé, à la sécurité, à la sûreté et au bien-être économique des Canadiens, de même qu'au bon fonctionnement des pouvoirs publics. En vertu du Programme national de fiabilité des infrastructures essentielles, Transports Canada et 11 autres ministères du gouvernement fédéral s'évertuent :

- à offrir un système national efficace de gestion des urgences;
- à renforcer la protection et la capacité de survie des infrastructures essentielles;
- à réduire les pertes de vie et les dégâts matériels résultant des catastrophes, accidents ou actes délibérés.

Le rôle de Transports Canada consiste à protéger les installations, les services, les actifs et les renseignements clés du Canada dans le domaine des transports. En 2005, Transports Canada a continué de collaborer avec un certain nombre de ministères fédéraux, les provinces, les territoires et d'autres intervenants à l'élaboration d'une Stratégie nationale de protection des infrastructures essentielles (PIE). Transports Canada a également poursuivi sa collaboration avec les États-Unis sur les questions de protection des infrastructures essentielles et de gestion des urgences, notamment en coprésidant le Comité directeur Canada–États-Unis sur la PIE.

ACTIVITÉS DE PROTECTION CIVILE

Transports Canada a participé aux initiatives suivantes :

- le volet canadien de l'exercice TRIPLE PLAY/TOPOFF 3/ATLANTIC BLUE, grand exercice mené par le Canada, les États-Unis et le Royaume-Uni contre le terrorisme qui a permis d'évaluer la capacité du Canada à agir de manière rapide, décisive et efficace de concert avec ses partenaires étrangers en cas d'attentat terroriste ou d'une autre urgence;
- la « Série 3 de l'exercice international en cas d'urgence nucléaire (INEX-3) », exercice de grande envergure qui vise à tester le Plan d'urgence nucléaire fédéral du Canada dont le but est d'éprouver les plans canadiens d'intervention et de rétablissement en cas de contamination radiologique nationale;
- l'exercice Atlantic Guard III, dont le but est de renforcer la capacité collective de divers ministères et organismes gouvernementaux à réagir face aux menaces qui planent sur la sûreté dans le Canada atlantique;
- huit réunions des commissions plénières, des comités et de leurs groupes de travail sur les transports de l'OTAN conformément aux responsabilités qui incombent au Ministère en vertu de la Politique internationale du Canada sur l'OTAN.

PROJET D'INTERVENTION CHIMIQUE, BIOLOGIQUE, RADIOLOGIQUE ET NUCLÉAIRE (CBRN)

Le but de l'initiative d'intervention chimique, biologique, radiologique et nucléaire (CBRN) est d'avoir accès à des équipes d'intervention d'urgence qualifiées du secteur industriel qui, lorsque les pouvoirs publics le leur demandent, sont capables d'aider les secouristes à manipuler les produits dangereux utilisés comme agents CBRN dans les attentats terroristes perpétrés au Canada. Transports Canada a entamé la mise en œuvre de cette initiative au sujet du transport des marchandises dangereuses en 2002.

Ces équipes d'intervention, constituées au fil des ans aux termes des prescriptions du Plan d'aide aux interventions d'urgence de la *Loi sur le transport des marchandises dangereuses*, apportent régulièrement leur aide aux premiers intervenants pour la manipulation des produits dangereux mis en cause dans les accidents des transports. Ces équipes sont largement qualifiées et équipées pour faire face aux produits dangereux conventionnels, mais elles auront besoin d'une formation complémentaire pour les agents CBRN moins conventionnels.

En 2005, Transports Canada a poursuivi sa collaboration avec d'autres ministères du gouvernement fédéral et les provinces en vue d'échanger des renseignements et des pratiques exemplaires et de renforcer le potentiel d'intervention en cas d'incident. Le Ministère a constitué une base de données des intervenants d'urgence industriels, de leur potentiel au sujet de certains produits et des zones d'intervention géographiques. Les éventuels intervenants industriels ont suivi une formation complémentaire en matière de sensibilisation et bon nombre ont manifesté de l'intérêt pour ce projet. Pour l'heure, on dénombre environ 30 organismes qui participent à l'initiative d'intervention CBRN à titre volontaire.

LES TRANSPORTS ET L'ENVIRONNEMENT 5

Même si les émissions de gaz à effet de serre attribuables au transport des marchandises ont augmenté, elles ont progressé à un taux inférieur à celui du niveau d'activités global.

APERÇU

Les rapports que les transports entretiennent avec l'environnement revêtent de multiples formes. Ils intéressent les effets directs et indirects des activités de transport sur l'environnement – le transport effectif des marchandises et des voyageurs – et le réseau de transport. Ce réseau englobe la construction et l'exploitation des infrastructures et des véhicules, des navires ou des aéronefs concernés. Les principaux contaminants atmosphériques du secteur des transports sont le monoxyde de carbone, le dioxyde de carbone, les oxydes d'azote et les composés organiques volatils, qui sont à l'origine du smog urbain et des changements climatiques. Les principales sources de pollution de l'eau attribuable au transport sont les déversements de déchets huileux et les rejets d'espèces envahissantes dans les eaux de lest. Le sol subit de profondes dégradations à cause des déversements et des rejets des installations de transport et des matériels mobiles.

Il s'agit là d'un problème épineux dans un pays comme le Canada. La demande de transport est une demande dérivée, car elle est dictée par le besoin de transporter des gens et des marchandises. À mesure que la taille de la population, l'économie et les échanges commerciaux progressent, il en va de même de la demande de transport. La demande de carburant de transport et, par conséquent, le niveau des émissions, est fonction des infrastructures de transport actuelles, des véhicules, de la topographie (grandes distances et modes de colonisation urbaine) et des conditions météorologiques, de même que du coût des carburants proprement dits. Le défi consiste à trouver un moyen de dissocier la croissance de la population, de l'activité économique et de la demande de transport, de la croissance de la consommation de carburant et des émissions.

L'atténuation de la pollution attribuable aux transports dépend d'un ensemble complexe de choix politiques. Jusqu'à présent, beaucoup d'activités ont cherché à améliorer les technologies intégrées dans les véhicules et les réseaux de transport, à modifier la teneur des carburants ou à mettre au point des carburants de substitution. Tout un éventail de règlements ont été adoptés qui régissent la qualité des carburants, leur combustion et les pratiques d'exploitation. Les efforts se multiplient pour modifier la conception des réseaux de transport, influer sur les comportements de transport et réduire la demande de carburant du secteur des transports.

La gouvernance présente un autre défi. L'environnement n'est pas défini par la Constitution, les gouvernements fédéral et provinciaux ont des compétences partagées en la matière et les administrations municipales ont un rôle appréciable à jouer. Au sein du gouvernement fédéral, plusieurs ministères sont responsables des transports et de l'environnement, en particulier Transports Canada, Environnement Canada, et Ressources naturelles Canada.

LA DYNAMIQUE ENVIRONNEMENTALE ET LES TRANSPORTS

Cette section illustre les rapports entre la plus récente dynamique des gaz à effet de serre (GES) et des principaux contaminants atmosphériques (PCA) et le secteur des transports. Elle prouve également qu'en dépit de la croissance soutenue des services de transport, des progrès considérables ont été réalisés dans l'amélioration des émissions dans certains domaines, alors que plusieurs défis persistent dans d'autres.

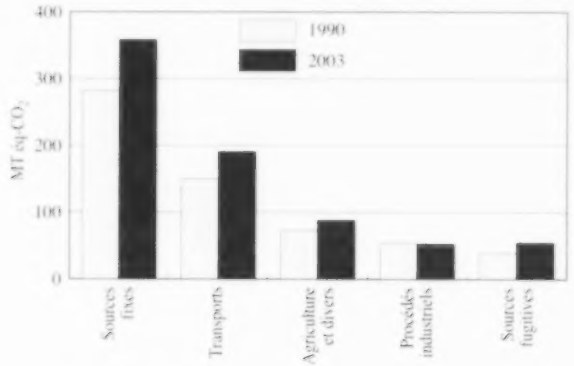
LES CHANGEMENTS CLIMATIQUES ET LES ÉMISSIONS DES GAZ À EFFET DE SERRE

Les changements climatiques sont attribuables à la hausse des émissions de GES, qui peuvent très nettement modifier les régimes météorologiques et climatiques dans le monde, ce qui multiplie la fréquence des phénomènes météorologiques violents et également les risques de catastrophes d'ordre météorologique. Les transports et d'autres secteurs de l'économie canadienne sont toujours aux prises avec l'énorme défi que constituent les changements climatiques. Ces changements ont déjà des répercussions sur le réseau de transport du Canada, en particulier dans le Nord.

Le total des émissions de GES au Canada en 2003 a été de 740 mégatonnes (Mt), soit une hausse de 2,9 % par rapport à 2002 et de 144 Mt par rapport à 1990. La figure 5-1 montre que la part des transports dans le total des émissions s'est chiffrée à 190 Mt en 2003, soit 25,7 % du total. Cela est en hausse par rapport au niveau de 180 Mt enregistré en 2002 (25 % du total des émissions). Cependant, depuis 1990, la part des émissions totales du secteur des transports est demeurée relativement stable, à hauteur d'environ 24 % à 26 % du total.

Les émissions sur route ont concentré 74 % du total des émissions du secteur des transports, les émissions du transport aérien intérieur en ont représenté 4 % et les émissions confondues des secteurs ferroviaire et maritime intérieur en ont représenté 3 %. Les émissions résiduelles du secteur des transports, soit les émissions hors route et celles des pipelines, ont représenté 16 % du total des émissions de GES en 2003.

FIGURE 5-1 : TOTAL DES ÉMISSIONS DE GES PAR SECTEUR, 1990 ET 2003

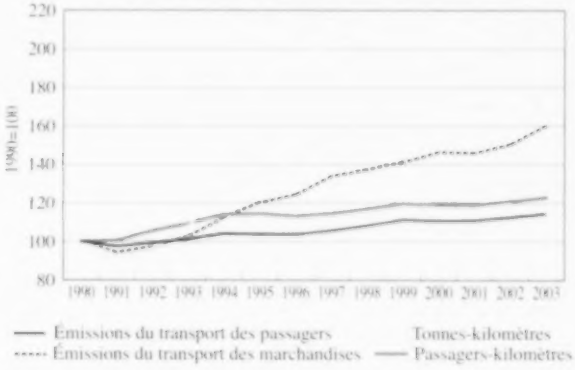


Source : Environnement Canada, Inventaire canadien des gaz à effet de serre, 1990-2003

La figure 5-2 illustre la dynamique des émissions de GES sur route entre 1990 et 2003 et les niveaux d'activités des secteurs du transport des passagers et des marchandises (les niveaux de 1990 ont été indexés sur 100). Les émissions attribuables au transport des voyageurs sur route ont augmenté d'environ 14 % durant cette période, pour passer de 69 à 78 Mt. Les passagers-kilomètres (une mesure courante du niveau d'activités) ont progressé de 23 % durant cette période, ce qui révèle une légère amélioration de l'intensité des GES des véhicules qui transportent des passagers sur route.

La figure 5-2 montre par ailleurs que les émissions de GES attribuables au transport des marchandises sur route ont augmenté de 60 %, passant de 34 à 54 Mt entre 1990 et 2003. Même si cela représente plus du double de la hausse des émissions de GES du secteur des passagers, il faut la rapprocher de la hausse de 120 % du niveau d'activités des marchandises mesuré en tonnes-kilomètres. On peut donc en déduire que, si le transport des marchandises explique la hausse des émissions de GES par rapport au secteur des passagers, il est également en passe de devenir plus efficace en vertu d'une dissociation entre les émissions de GES et les activités. Cela s'est opéré de plusieurs façons, notamment par l'adoption de meilleures pratiques d'exploitation et l'utilisation de matériels plus efficaces.

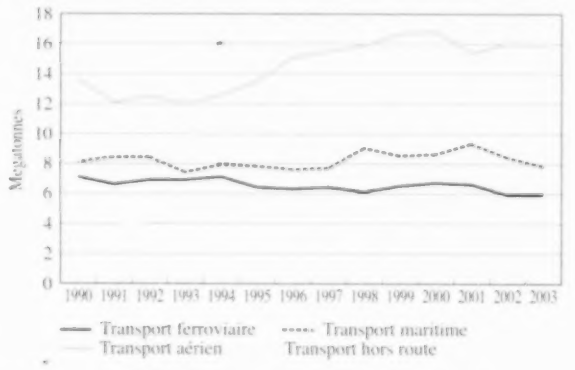
FIGURE 5-2 : DYNAMIQUE DES ÉMISSIONS DE GES DES TRANSPORTS ROUTIERS ET NIVEAU D'ACTIVITÉS, 1990 – 2003



Source : RNCan et OEE, Guide de données sur la consommation d'énergie, juin 2005

La figure 5-3 illustre la dynamique des émissions de GES des secteurs du transport ferroviaire, aérien, maritime et hors route au cours de la période 1990-2003. Le transport aérien est incontestablement le plus gros responsable hors route des émissions de GES du secteur des transports, à hauteur de 16 Mt en 2003, soit une hausse de 17 % depuis 1990. Cette progression a eu lieu en dépit du fait que les compagnies aériennes ont acheté des aéronefs à faible consommation de carburant, ainsi que des aéronefs gros-porteurs qui ont un coefficient de charge accru. À hauteur de 8 Mt, le secteur du transport maritime a été le deuxième plus gros responsable des émissions de GES; dans l'ensemble, les émissions du secteur maritime ont été relativement constantes durant cette période, avec un recul de 4 %. Le secteur ferroviaire

FIGURE 5-3 : ÉMISSIONS DE GES DU SECTEUR DES TRANSPORTS NON ROUTIERS, 1990 – 2003

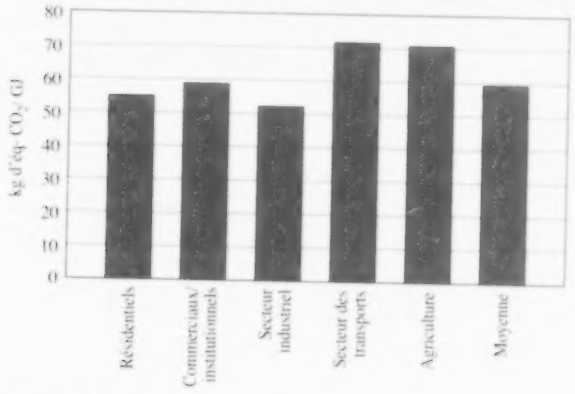


Source : RNCan et OEE, Guide de données sur la consommation d'énergie, juin 2005

a été responsable de 6 Mt en 2003, soit une baisse de 17 % par rapport à 1990, même si le niveau d'activité du transport ferroviaire des marchandises a augmenté de 30 % depuis 1990.

Même si les émissions de GES du secteur des transports augmentent à un rythme plus lent que les activités en raison du transport plus efficace des voyageurs et des marchandises, tous les modes de transport sont toujours lourdement tributaires d'hydrocarbures à forte intensité de GES pour leurs besoins énergétiques. De fait, lorsqu'on examine la consommation d'énergie (notamment dans les édifices résidentiels, commerciaux et institutionnels, de même que dans le secteur industriel, l'agriculture et le secteur des transports), les sources d'énergie utilisées dans le secteur des transports en font le secteur à plus forte intensité de GES par unité d'énergie consommée de toute l'économie canadienne, comme l'illustre la figure 5-4.

FIGURE 5-4 : INTENSITÉ DES SECTEURS DE CONSOMMATION D'ÉNERGIE EN MATIÈRE DE GES, 2003



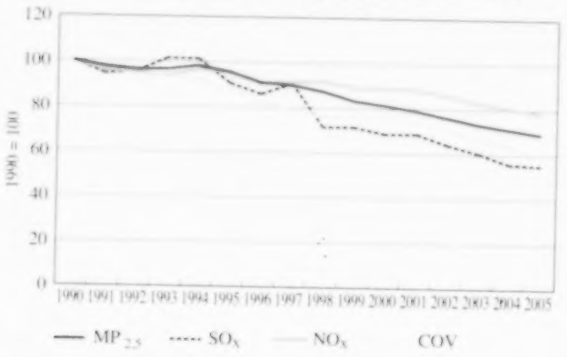
Source : RNCan et OEE, Guide de données sur la consommation d'énergie, juin 2005

ÉMISSIONS DE POLLUANTS ATMOSPHÉRIQUES

Les émissions de polluants atmosphériques représentent un enjeu important en matière d'environnement et de santé pour les Canadiens, dont près de 80 % vivent et travaillent dans des zones urbaines. Ces émissions comprennent des polluants comme les oxydes d'azote (NO_x) et les oxydes de soufre (SO_x); des composés organiques volatils (COV) comme les émanations d'essence et les solvants; et des matières particulaires (MP_{10} ou $MP_{2,5}$). Ces polluants proviennent de tout un éventail de sources, notamment du secteur des transports. L'effet sans doute le plus visible est le smog urbain, auquel on attribue de nombreux problèmes de santé et plusieurs milliers de décès prématurés au Canada chaque année. Le smog se compose de deux ingrédients principaux : l'ozone troposphérique et les matières particulaires. L'ozone troposphérique se forme sous l'effet de la réaction des NO_x et des COV dans des conditions précises, comme des journées calmes et ensoleillées. Les NO_x, comme les SO_x, sont également des composantes des pluies acides. Les matières particulaires sont produites durant la combustion des combustibles fossiles, notamment dans les véhicules automobiles, les procédés industriels et les centrales électriques. Les poussières des routes revêtues et sans revêtement et des travaux de construction routière, de même que les feux de forêt, sont aussi d'importantes sources de matières particulaires.

Les carburants varient considérablement sur le plan des émissions qu'ils génèrent. Par exemple, en 2005, les moteurs diesel sur route et hors route ont représenté près de 70 % des émissions de $MP_{2,5}$ attribuables au secteur des transports (le diesel hors route à lui seul en représente 58 %) et 54 % des émissions de NO_x attribuables au secteur des transports. En revanche, les moteurs à essence représentent 87 % des émissions de COV attribuables aux transports. Les transports maritimes, qui utilisent un amalgame de carburant diesel et de mazout lourd, sont responsables de 41 % des émissions de SO_x du secteur des transports. La figure 5-5 illustre la dynamique des émissions de $MP_{2,5}$, SO_x, NO_x et COV du secteur des transports (on a indexé la dynamique de 1990 sur 100). Depuis 1990, la tendance de l'ensemble de ces émissions est à la baisse, ce qui s'explique dans une large mesure par les changements de réglementation adoptés par le gouvernement fédéral afin d'atténuer les effets du smog et des pluies acides sur la santé.

FIGURE 5-5 : ÉMISSIONS DE POLLUANTS ATMOSPHÉRIQUES DU SECTEUR DES TRANSPORTS, 1990 – 2005



Source : Environnement Canada, Inventaire des principaux contaminants atmosphériques de 2002, estimations préliminaires

QUALITÉ DU SOL ET DE L'EAU

Navigation commerciale

La prévention de la pollution par les navires est régie par les règlements établis en vertu de la *Loi sur la marine marchande du Canada* et de la *Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques*. En 2005, on a établi de nouveaux projets de règlement. Ces projets de règlement sont détaillés, rationalisés et à jour et ils comportent de nouveaux impératifs, en particulier dans le domaine des eaux usées et de la prévention de la pollution atmosphérique.

Le Canada est signataire de la Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires (MARPOL 73/78). Les dispositions des annexes I, II et III de la Convention ont été incorporées dans ses règlements actuels. Les nouveaux projets de règlement permettront au Canada de ratifier l'annexe IV (eaux usées), l'annexe V (ordures) et l'annexe VI (air).

Transports Canada continue de faire rigoureusement appliquer les règlements sur la prévention de la pollution, en inspectant les navires pour s'assurer qu'ils sont conformes aux dispositions relatives à la prévention de la pollution et en ouvrant des enquêtes sur les incidents de pollution. Grâce à la mise en place du Programme national de surveillance aérienne (PNSA), Transports Canada effectue des patrouilles systématiques de surveillance de la pollution au-dessus des voies de navigation commerciale du Canada pour détecter les rejets illicites d'hydrocarbures par les navires et dissuader les éventuels pollueurs. Trois aéronefs occupent des lieux stratégiques dans le pays pour y effectuer des patrouilles antipollution dans les régions de Transports Canada. Au cours de l'exercice 2005-2006, Transports Canada prévoit effectuer 2 000 heures de patrouilles antipollution.

Eau de lest

L'eau de lest est l'eau qui se trouve dans les réservoirs des navires (appelés « ballasts ») pour leur permettre de naviguer en toute sécurité lorsqu'ils ne circulent pas à pleine charge. Lorsqu'elle est déversée, les organismes et agents pathogènes que contient l'eau de lest peuvent être rejetés sans le vouloir dans un nouvel emplacement, ce qui peut être extrêmement nocif à la fois pour l'écosystème et l'économie. Transports Canada a publié son projet de règlement sur le contrôle et la gestion de l'eau de ballast dans la partie I de la *Gazette du Canada* en juin 2005. Le projet de règlement porte sur l'échange, le traitement, l'élimination et la rétention des eaux de lest à bord des navires et il traite des navires qui « n'ont pas de ballast à bord à déclarer ». Transports Canada a analysé les remarques formulées durant la période de consultation qui a suivi la publication du projet dans la partie I et a apporté plusieurs modifications à la version parue dans la partie I pour éclaircir l'objet des prescriptions.

En 2005, Transports Canada a reçu des crédits préliminaires pour deux ans en vertu de la phase 1 du Plan d'action sur les océans pour régler les problèmes d'eau de lest, en particulier en menant des recherches sur les technologies de traitement des eaux de lest à bord des navires.

Transports Canada préconise également l'adoption d'un programme de navires écologiques au Canada pour verser des incitatifs en vue de construire des navires écologiquement rationnels. Les technologies de traitement des eaux de lest sont l'un des facteurs envisagés.

Qualité de l'air

Transports Canada est investi de pouvoirs législatifs et réglementaires sur les émissions attribuables au transport maritime (*Loi sur la marine marchande du Canada*), au transport ferroviaire (*Loi sur la sécurité ferroviaire*) et au transport aérien (*Loi sur l'aéronautique*). En 2000, les pouvoirs sur les émissions des véhicules routiers de Transports Canada ont été transférés à Environnement Canada.

Transport ferroviaire

Depuis des années, le Canada est doté de règlements qui régissent les niveaux autorisés de polluants dans les gaz d'échappement des véhicules routiers, mais il n'a aucun règlement correspondant au sujet des locomotives. Le gouvernement fédéral a fermement l'intention de lutter contre la pollution des chemins de fer en vertu d'un protocole d'entente (PE) volontaire conclu entre Transports Canada, Environnement Canada et l'Association des chemins de fer du Canada (ACFC). Ce PE dispose que l'ACFC doit préparer un rapport annuel sur les émissions brutes globales de toutes les locomotives appartenant aux sociétés qui en sont membres, et il fixe des cibles pour les émissions de PCA et de GES selon la formule de 1 kg par tranche de 1 000 tonnes-milles. Ce PE est issu d'un accord décennal conclu entre Environnement Canada et l'ACFC qui a expiré le 31 décembre 2005 et qui cherchait avant tout à limiter les émissions d'oxydes d'azote (NO_x).

Pour calculer les niveaux d'émission en vertu du PE, il faut multiplier la consommation de carburant des locomotives par « des coefficients d'émission » exprimés en grammes d'émission par litre de carburant consommé. Les essais valides et reproductibles réalisés selon les normes reconnues par l'industrie coûtent cher, et quelques rares laboratoires possèdent les équipements voulus. C'est pourquoi il est souhaitable d'étoffer le corpus de connaissances en procédant à des essais pratiques sur des locomotives modernes représentatives du parc actuel. À cette fin, Transports Canada réalise un programme d'essais sur les émissions des locomotives en service, qui est financé par le Fonds sur la qualité de l'air frontalier, moyennant des crédits supplémentaires du Programme de recherche et de développement énergétiques (PRDE). En 2005, une seule locomotive était visée par ce programme, mais il devrait y en avoir trois en 2006.

Transport maritime

Les impératifs de l'Organisation maritime internationale (OMI) au sujet des émissions atmosphériques figurent dans l'annexe VI de la Convention MARPOL, *Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires*. Cette convention traite de sujets comme les substances qui appauvrissent la couche d'ozone, les émissions d'oxydes d'azote des moteurs diesel neufs et la teneur en soufre du mazout. Cette convention internationale est entrée en vigueur en mai 2005. Transports Canada propose d'adopter à l'échelle nationale les dispositions de l'annexe VI dans le cadre de la réforme de la réglementation de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*.

Transport aérien

Les limites des émissions des aéronefs, de même que les mesures opérationnelles visant à les réduire, reposent sur les normes et les pratiques recommandées qui sont établies pour commencer par le Comité de la protection de l'environnement en aviation (CPEA) de l'Organisation de l'aviation civile internationale. Ces normes et pratiques sont adoptées comme règlements sous le régime de la *Loi sur l'aéronautique*.

Transports Canada assume un rôle dirigeant auprès du comité de l'environnement de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI). Les principales questions qu'étudie actuellement le comité sont le bruit des aéronefs, les émissions des moteurs et le respect du Protocole de Kyoto. Le plan détaillé visant à lutter contre le bruit et les émissions repose sur une démarche équilibrée d'améliorations d'ordre technique, de mesures opérationnelles révisées et de restrictions locales. Le Ministère continuera de resserrer les normes sur le bruit des aéronefs et les émissions des moteurs chaque fois qu'il estime que cela est justifié, réalisable sur le plan technique et raisonnable sur le plan économique. Le Protocole de Kyoto exige que les États limitent ou réduisent les émissions du transport aérien international par l'entremise de l'OACI. Le Ministère s'efforce actuellement d'obtenir un consensus international sur un plan qui prévoit des améliorations d'ordre technologique, un plus grand nombre de procédures opérationnelles efficaces, des mesures volontaires et des mécanismes d'échange de droits d'émission.

Transports Canada surveille les émissions générées par les aéroports et les activités de transport aérien. Le Ministère a entrepris des recherches en vue de réduire les émissions du transport aérien dans le secteur et il est membre du Centre d'excellence constitué avec la Federal Aviation Administration et la National Aeronautics Space Administration.

Utilisation du glycol

En 2005, Transports Canada a examiné l'emploi du glycol, fluide utilisé pour dégivrer les surfaces des aéronefs à des fins de sécurité avant leur décollage lorsque les conditions météorologiques sont particulièrement mauvaises l'hiver. Même si le glycol pollue parfois l'atmosphère et la nappe phréatique, il présente un risque encore plus important pour la vie aquatique à cause des eaux pluviales qui se déversent dans les eaux de surface. Pour s'assurer que les effluents des aéroports n'ont pas d'effets nocifs sur l'environnement, Transports Canada a adopté un programme visant à échantillonner et à analyser les eaux pluviales dans les aéroports. Des programmes sur la qualité de l'eau ont également été adoptés par les administrations aéroportuaires locales et canadiennes. Aussi bien les aéroports de Transports Canada que les administrations aéroportuaires locales ont adopté, parallèlement aux transporteurs aériens, des plans et des procédures détaillés d'atténuation des effets du glycol.

INITIATIVES RELATIVES AUX CHANGEMENTS CLIMATIQUES

Transports Canada élabore et administre des programmes et prend des initiatives spéciales en faveur d'un réseau de transport plus durable au Canada, notamment par une réduction des émissions de GES du secteur des transports.

RÉCENTES INITIATIVES FÉDÉRALES DANS LE DOMAINE DES CHANGEMENTS CLIMATIQUES

Le Protocole de Kyoto sur les changements climatiques a été ratifié par le Canada et est officiellement entré en vigueur le 16 février 2005. Le Protocole oblige le Canada à réduire ses émissions de GES de 6 % par rapport à 1990 au cours de la période d'engagement 2008-2012. Quand on sait que les transports sont le principal émetteur de GES au Canada, Transports Canada, aux côtés de ses intervenants, continuera de jouer un rôle important dans l'élaboration de stratégies et de programmes qui contribueront à atténuer et à s'adapter aux impacts des changements climatiques sur le secteur des transports.

La Conférence des Parties des Nations Unies sur les changements climatiques (CdP11) s'est déroulée à Montréal du 28 novembre au 9 décembre 2005. Il s'agissait également de la première rencontre des Parties au Protocole de Kyoto (RdP 1).

INITIATIVE SUR LES VÉHICULES AUTOMOBILES

Le Programme de véhicules à technologies de pointe (PVTP) est un volet de l'Initiative sur l'efficacité du carburant des véhicules automobiles. Le but du PVTP est d'appuyer les efforts déployés par Transports Canada pour réduire les émissions de GES dans le secteur des transports. En date du mois de décembre 2005, le PVTP avait évalué 126 véhicules sous le rapport de leur consommation de carburant, de leurs émissions et de leur rendement de sécurité, notamment la Smart de Mercedes-Benz. En outre, 7,1 millions de Canadiens ont été joints dans le cadre de 145 activités spéciales organisées pour leur présenter les véhicules à technologies de pointe et les y sensibiliser.

PROTOCOLE D'ENTENTE ENTRE LE GOUVERNEMENT DU CANADA ET L'INDUSTRIE AUTOMOBILE SUR LA RÉDUCTION DES ÉMISSIONS DE GAZ À EFFET DE SERRE D'ICI 2010

Le 5 avril 2005, le gouvernement du Canada et l'industrie canadienne de l'automobile ont signé une entente importante dans le domaine des changements climatiques. En vertu de ce protocole d'entente, les constructeurs automobiles réduiront volontairement de 5,3 Mt les émissions annuelles de GES des véhicules légers d'ici 2010. L'accord dépasse la réduction nécessaire à l'amélioration de la consommation de carburant de 25 % et il cible tous les GES, puisqu'il va au-delà des réductions des émissions de dioxyde de carbone qui résultent de la consommation de carburant. Pour évaluer l'atteinte de cette cible, on a constitué un comité conjoint industrie-gouvernement chargé d'en assurer la surveillance.

ANALYSE DES INSTRUMENTS ÉCONOMIQUES

En 2005, des fonctionnaires de Transports Canada ont conçu un cadre pour analyser le recours possible à des incitatifs et à des mesures de dissuasion afin de promouvoir les véhicules respectueux de l'environnement. Pour réaliser cette analyse, Transports Canada a conçu un instrument analytique de taxation avec remise s'inspirant d'un modèle de pointe créé pour le marché américain. La version canadienne de ce modèle a été conçue avec le concours de M. David L. Greene, du Centre national d'analyse des transports d'Oak Ridge aux États-Unis.

Le modèle conçu par Transports Canada a permis à la Table ronde nationale sur l'environnement et l'économie de procéder à son analyse des options de taxation avec remise, laquelle a été diffusée au public en novembre 2005.

INITIATIVES DANS LE DOMAINE DES MARCHANDISES

Initiative en matière d'efficacité et de technologies du transport des marchandises

Pilotée par Transports Canada, avec le concours de Ressources naturelles Canada, l'Initiative en matière d'efficacité et de technologies du transport des marchandises (IETTM) a pour objet de réduire l'augmentation des émissions de GES résultant du transport des marchandises. Elle comporte trois volets : le Programme de démonstration du transport durable des marchandises (PDTDM); les ententes volontaires sur le rendement entre le gouvernement fédéral et les associations modales pour améliorer la consommation de carburant et réduire les émissions de GES; et des initiatives d'échange d'informations avec l'industrie des marchandises. En 2005, le PDTDM a affecté environ 1,85 million $ à 14 nouveaux projets expérimentaux, portant ainsi le total à 4,7 millions $ au titre de 35 projets. Six nouveaux projets ont été lancés après la signature d'ententes de contribution durant les mois d'été et d'automne. Seize projets se déroulent actuellement et trois sont terminés.

Un accord a été signé en juin 2005 avec l'Association du transport aérien du Canada (ATAC) afin de réduire volontairement les émissions de GES dans le secteur du transport aérien. Grâce à cet accord volontaire, l'ATAC aidera ses membres à améliorer leur efficacité énergétique en moyenne de 1,1 % par an. Cela se traduira par une réduction globale des émissions de GES de 24 % d'ici 2012, par rapport au niveau de 1990.

En 2005, l'IETTM a organisé une conférence maritime pour promouvoir la compréhension et les mesures à l'appui du transport durable des marchandises.

Programme en matière d'efficacité du transport des marchandises

Lancé dans le cadre du Plan du Canada sur les changements climatiques, le Programme en matière d'efficacité du transport des marchandises (PETM) est dirigé par Transports Canada et a pour but de réduire l'augmentation des émissions de GES attribuables au transport des marchandises. Ce programme est complémentaire de l'IETTM et compte lui aussi trois volets : le Programme d'encouragement au transport des marchandises (PETM), les projets pilotes d'alimentation externe pour le transport maritime et un Programme de sensibilisation des expéditeurs.

Le Programme d'encouragement au transport des marchandises (PETM) octroie des stimulants financiers pour l'achat et l'installation de technologies et d'équipements de réduction des émissions de GES dans les secteurs du transport aérien, ferroviaire et maritime. En 2005, le PETM a atteint sa deuxième échéance annuelle de présentation de demandes, et près de 2,2 millions $ ont été attribués à une dizaine de projets, ce qui porte le financement total du programme à environ 3,2 millions $ affectés à 13 projets.

Les projets pilotes d'alimentation externe pour le transport maritime représentent une technologie prometteuse de réduction de la marche au ralenti des navires qui offre la possibilité de réduire l'augmentation des émissions de GES et d'autres polluants dans le secteur du transport maritime. Le programme de projets pilotes d'alimentation externe pour le transport maritime a été créé pour financer l'installation de systèmes d'alimentation externe dans des emplacements judicieux un peu partout au Canada. À l'automne 2005, Transports Canada a reçu le rapport final de l'Étude de faisabilité sur l'alimentation externe dans le transport maritime, qui servira de fondement au programme de projets pilotes d'alimentation externe dans le transport maritime. Ce rapport comporte une liste abrégée de 15 installations portuaires prometteuses au Canada.

L'objectif du Programme de sensibilisation des expéditeurs est d'élargir la compréhension des expéditeurs, des transitaires, des courtiers et des fournisseurs de services de logistique au sujet des impacts sur l'environnement de leurs décisions commerciales et d'augmenter l'adoption des options de transport qui s'offrent à eux afin de réduire les émissions de GES. Depuis le lancement du programme en 2005, les fonctionnaires de Transports Canada ont tenu des consultations avec l'industrie pour éclairer le développement du programme et ont établi un partenariat avec l'Association canadienne du transport industriel (ACTI) et la Chaîne d'approvisionnement et logistique Canada (CAL) pour réaliser des études charnières et organiser des groupes de consultation visant à sensibiliser les expéditeurs. L'ACTI a achevé son enquête comparative au cours de l'hiver 2005.

INITIATIVES URBAINES

Transports Canada administre deux programmes qui encouragent des transports plus durables dans les villes et les collectivités du Canada. Ces programmes aident les municipalités et les partenaires à but non lucratif à mettre à l'essai et à adopter des stratégies de transport rentables. Les retombées de ces programmes appuient d'autres objectifs politiques importants du réseau de

transport du Canada, comme la réduction du smog, l'atténuation des encombrements et l'amélioration de l'état de santé. Ces programmes sont :

- Sur la route du transport durable (SRTD), qui finance des projets de transport novateurs, communautaires et durables;
- le Programme de démonstration en transport urbain (PDTU), qui finance, avec le concours des provinces et des municipalités, des projets intégrés de démonstration en transport urbain qui prouvent, évaluent et promeuvent des stratégiques rentables de réduction des émissions de GES. Un réseau national d'information sur le Web qui échange des méthodes novatrices de planification, de mise en œuvre et de mesure des résultats des initiatives de transports urbains durables fait partie intégrante de ce programme.

En 2005, cinq municipalités ont poursuivi la mise en œuvre de leurs projets de démonstration dans le cadre du PDTU : Halifax, Waterloo, Toronto/Hamilton, Whitehorse et Vancouver. Pour d'autres précisions, visiter le site http://www.tc.gc.ca/programmes/environnement/pdtu/menu.htm.

ÉTUDE SUR LE COÛT DE LA CONGESTION URBAINE AU CANADA

En 2005, Transports Canada a mené à terme la première étude systématique pour examiner les coûts de la congestion urbaine dans les neuf plus grands centres urbains du Canada : Québec, Montréal, Ottawa-Gatineau, Toronto, Hamilton, Winnipeg, Calgary, Edmonton et Vancouver. Étant donné qu'il existe une riche palette de mesures des encombrements, l'étude a permis d'évaluer et de comparer les diverses mesures et elle suggère un cadre qui pourra servir à comparer la congestion urbaine au Canada – c'est-à-dire la congestion qui résulte de l'accumulation régulière et quotidienne de la circulation. L'étude définit la congestion comme se produisant lorsque les véhicules circulent à ou en deçà d'un niveau acceptable de vitesse de circulation libre le long d'une artère. On y examine les flux de circulation entre 50, 60 et 70 % de la vitesse de circulation libre pour ce que les gens considèrent être un tel niveau dans différentes villes. L'étude a trouvé que les coûts de la congestion récurrente pour les Canadiens se situent entre 2,3 milliards $ et 3,7 milliards $ en dollars de 2002. Plus de 90 % de ce coût provient du temps perdu dans la circulation par les conducteurs et les passagers; 7 % est attribuable a la consommation accrue de carburant; et 3 % vient les émissions accrues des gaz a effet de serre.

Cet estimé des coûts de la congestion est conservateur puisqu'il ne comprend pas les coûts de la congestion non-récurrente (i.e. la congestion causée par des évènements aléatoires tels que la mauvaise température, les accidents, les véhicules en panne et d'autres incidents. Il ne comprend pas non plus les coûts du secteur de transport des marchandises. Plus de données sont nécessaires pour mieux comprendre ces coûts. Il est difficile de tirer des comparaisons précises entre villes puisque les données et la façon dont elles ont été compilées dans chacune des villes ont différe, et chaque ville a des perceptions différentes de ce qui est une route congestionnée.

Le but de l'étude a été d'accroître la compréhension de la congestion et ses impacts afin d'améliorer les analyses avantages-couts des initiatives pour réduire la congestion liée au changement climatique. Transports Canada a rendu public les résultats de l'étude le 22 mars 2006. Plus d'information se trouve à : http://www.tc.gc.ca/mediaroom/releases/nat/2006/06-h006e.htm.

Le financement de 19 nouveaux projets du SRTD d'une valeur totale de 757 000 $ a été approuvé l'an dernier, ce qui donne au total 27 projets en cours pendant cette année. Ces projets représentent toute une diversité d'initiatives, qui vont de l'appui d'approches novatrices de partage de véhicules à la quantification des effets positifs du télétravail. Un examen annuel a porté sur les 18 projets menés à terme, dont celui de Science West intitulé *Getting Around: A Driving Force For Change*, qui a remporté le prix d'innovation de l'Association canadienne du transport urbain et le prix d'excellence de la conférence de l'Association des médias et de la technologie en éducation au Canada.

Transports Canada a mené à terme une étude consacrée à l'impact national des investissements prévus dans les transports urbains sur les émissions de GES des transports urbains.

INITIATIVE FÉDÉRALE PRÊCHER PAR L'EXEMPLE

L'initiative fédérale Prêcher par l'exemple (IFPPE) est le plan du gouvernement du Canada visant à réduire les émissions de GES résultant de ses activités, qui cadre avec le *Plan d'action 2000 sur les changements climatiques*. Transports Canada, au même titre que dix autres ministères fédéraux, est tenu de déclarer sa consommation de carburant et ses émissions de GES, notamment les émissions des quatre catégories de modes de transport (aérien, maritime, routier et équipements sur le terrain), de même que les émissions de ses édifices. En 2001, le gouvernement du Canada a fait part de son intention de réduire les émissions de ses activités de 31 % par rapport à 1990 durant la période 2008-2012. En sa qualité de l'un des principaux ministères opérationnels, la part de la cible de Transports Canada équivaut à une réduction de 4 % par rapport à l'année de référence 1998-1999. Pour d'autres précisions sur le programme ou pour se procurer un exemplaire du rapport 2004-2005 sur l'initiative fédérale Prêcher par l'exemple, s'adresser à env@tc.gc.ca.

PROGRAMME DE LAISSEZ-PASSER DE TRANSPORT EN COMMUN

Dans le cadre de l'IFPPE, Transports Canada a lancé le programme de laissez-passer de transport en commun, initiative conçue avec les commissions de transport en commun de la Région de la capitale nationale (RCN) afin d'encourager les fonctionnaires à emprunter les transports en commun en leur offrant une remise sur un laissez-passer annuel. Le programme a débuté à l'origine sous forme d'un projet pilote de retenues salariales entre quatre ministères, dont Transports Canada. À l'issue du projet pilote, Transports Canada a négocié une entente avec OC Transpo pour permettre à tous les ministères et organismes du gouvernement fédéral dans la RCN d'avoir accès à des laissez-passer de transport en commun moyennant rabais par des retenues à la source. En date du mois de décembre 2005, 7 % des 90 ministères et organismes admissibles avaient adhéré au programme de laissez-passer de transport en commun, ce qui représente plus de 8 000 fonctionnaires qui utilisent des laissez-passer avec retenues à la source.

GESTION DE L'ENVIRONNEMENT

Transports Canada est tenu de gérer ses terrains et ses installations dans le respect de l'environnement. Le Ministère préconise la conformité avec les lois environnementales et les politiques du gouvernement fédéral dans ses activités quotidiennes, en cherchant du mieux qu'il peut à faire concorder ses activités avec les politiques et les pratiques optimales du gouvernement fédéral. Transports Canada est responsable de toute une palette d'activités et d'environ 886 biens-fonds, notamment des flottes d'aéronefs et des parcs de véhicules, de même que des magasins, des entrepôts et des bureaux dans des lieux centraux et éloignés dans tout le pays. Même si le Ministère n'exploite plus directement quantité de composantes du réseau de transport, il continue de jouer le rôle de propriétaire et de gestionnaire des principales composantes du réseau, notamment le Réseau national d'aéroports. À ce titre, Transports Canada est chargé d'assurer la saine gérance de ses terrains et installations.

Sites contaminés

Dans son budget de 2004, le gouvernement fédéral a promis 3,5 milliards $ sur dix ans pour accélérer l'assainissement des sites contaminés dont le gouvernement du Canada assume la responsabilité. Transports Canada a reçu des fonds dans le cadre du Plan d'action accéléré sur les sites contaminés du fédéral (PAASCF) au titre de deux projets d'assainissement et de dix projets d'évaluation en 2004-2005, pour un total de 7,6 millions $. En 2004-2005, Transports Canada a consacré au total 26,2 millions $ à l'évaluation et à l'assainissement/la gestion des risques des sites contaminés, notamment grâce au financement du PAASCF.

SYSTÈME DE GESTION DE L'ENVIRONNEMENT

Pour montrer l'exemple et atténuer ses propres impacts sur l'environnement, Transports Canada intègre de plus en plus les paramètres environnementaux dans sa planification et ses décisions quotidiennes. Pour atteindre cet objectif, le Ministère a adopté un Système de gestion de l'environnement (SGE), formule utilisée par les gouvernements et les entreprises privées du monde entier pour assurer des pratiques écologiquement rationnelles et minimiser la responsabilité. Essentiel à l'intégration fructueuse des paramètres environnementaux dans les décisions quotidiennes, le SGE aide le Ministère à atteindre ses objectifs en matière de développement durable. Le but du SGE est d'établir un cadre permettant la surveillance constante des activités du Ministère, ce qui contribue à orienter ses activités environnementales.

En 2004-2005, le Ministère a analysé son protocole actuel de vérification du SGE (emprunté à Environnement Canada) et a décidé qu'un protocole de vérification propre à Transports Canada servirait mieux ses intérêts. Un nouveau protocole a donc été conçu et devrait être affiché sur le site Intranet de Transports Canada en 2006.

ÉVALUATION ET ATTÉNUATION DES EFFETS SUR L'ENVIRONNEMENT

En tant qu'exploitant, propriétaire et propriétaire foncier, Transports Canada continue de gérer des propriétés qui ont été contaminées par des activités commerciales et industrielles. Le Ministère est résolu à gérer ces sites contaminés de manière responsable, et ses travaux sur ce front englobent un programme permanent de gestion des sites contaminés et une politique de gestion qui dispose que tous les sites contaminés situés sur des terres de Transports Canada doivent être répertoriés, classés, gérés et enregistrés.

Évaluations environnementales

Transports Canada procède à l'évaluation environnementale (EE) des projets prévus conformément à la *Loi canadienne sur l'évaluation environnementale* (LCEE). En vertu de cette loi, Transports Canada doit veiller à ce qu'une EE ait lieu chaque fois que l'un des facteurs de déclenchement suivants est présent – c'est-à-dire chaque fois que le Ministère est : le promoteur d'un projet; qu'il propose de financer un projet; qu'il est le propriétaire des terrains; qu'il se propose de vendre ou de louer des terrains pour un projet; ou qu'il propose d'accorder une approbation ou une autorisation figurant dans le Règlement sur les dispositions législatives et réglementaires désignées qui relève de la LCEE. Grâce à ce processus, Transports Canada peut demander que des propositions de projet soient modifiées pour prévenir, minimiser ou gérer les effets nocifs prévus sur l'environnement, ou il peut refuser d'accorder son approbation à la réalisation du projet.

En 2004-2005, Transports Canada s'est livré au total à 883 EE, dont 367 sont terminées et 516 sont toujours en cours. La plupart (853) des EE étaient des examens préalables, alors que 21 étaient des études approfondies et 9, des examens par une commission.

Une évaluation environnementale stratégique (EES) est une procédure systématique d'évaluation environnementale des projets de politiques, de plans et de programmes pour en tenir compte suffisamment tôt dans le processus décisionnel et sur le même pied que les paramètres d'ordre économique et social. Depuis la publication de la première *directive du Cabinet sur l'évaluation environnementale des projets de politiques, de plans et de programmes* en 1990, le Ministère a mis en place un certain nombre de mesures pour promouvoir, réaliser et surveiller l'évaluation environnementale des projets de politiques, de plans et de programmes soumis à l'examen du Cabinet ou du ministre des Transports. Transports Canada a procédé au total à 43 examens préliminaires sur des projets de politiques, de plans et de programmes au cours de l'exercice 2004-2005. Il a procédé à une analyse détaillée et une autre s'est déroulée durant cette période.

TRANSPORT FERROVIAIRE 6

À la fois le CN et le CFCP ont connu des hausses de leurs tonnes-kilomètres payantes en 2004. Le trafic ferroviaire lié aux exportations vers les États-Unis a chuté en 2005 alors que le tonnage lié aux importations ferroviaires vers le Canada augmenté.

PRINCIPAUX ÉVÉNEMENTS EN 2005

Deux nouvelles compagnies de chemin de fer ont vu le jour en 2005, la Fife Lake Railway en Saskatchewan et la Tshiuetin Railway à Terre-Neuve. Les activités de rationalisation du réseau ferroviaire se sont stabilisées ces dernières années, et le réseau n'a diminué que de façon marginale durant l'année.

Dans l'ensemble, l'emploi dans le secteur du transport ferroviaire a continué de reculer en 2004, comme il le fait depuis plus de 15 ans, pendant que la productivité ferroviaire continuait d'augmenter durant la même période.

INFRASTRUCTURES

La structure du réseau ferroviaire canadien est demeurée relativement stable en 2005. Les seuls abandons ont concerné la Saskatchewan et l'Alberta, où le Chemin de fer Canadien Pacifique (CFCP) a abandonné 89 km de voies. Le CFCP a également cédé 13 km de lignes à Capital Railway en Ontario, 16 km à l'Agence métropolitaine de Montréal au Québec et 97 km en Saskatchewan à la Fife Lake Railway de création récente. Parmi les autres changements, il faut mentionner la rétrocession de 339 km de voies en Saskatchewan par la Prairie Alliance For the Future à la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada (CN) et la cession de 215 km de voies par le Chemin de fer QNS&L à la Tshiuetin Railway de création récente à Terre-Neuve (ainsi qu'une petite section de voie au Québec).

Le tableau 6-1 illustre la répartition des lignes entre les principaux transporteurs et groupes de transporteurs en 2005.

Les compagnies de chemin de fer d'intérêt local au Canada ont eu des débuts modestes à la fin des années 1980 et ont connu une croissance au ralenti au début des années 1990. À peine 11 nouvelles compagnies d'intérêt local ont vu le jour avant 1996. Après l'entrée en vigueur de la *Loi sur les transports au Canada de 1996*, leur nombre et leurs activités ont littéralement explosé, puisque 37 nouvelles compagnies d'intérêt local ont été créées entre 1996 et 2000. Depuis lors, toutefois, seules quelques compagnies d'intérêt local ont vu le jour. Il y a des chances pour que de nouvelles cessions aient lieu au cours des années à venir, mais certainement pas au même rythme que dans les années 1990.

Entre 1990 et 2005, près de 9 900 km de lignes de chemin de fer ont été abandonnés, dans des proportions relativement égales entre le CN et le CFCP. Alors que la majeure partie des voies abandonnées l'ont été dans l'Est du Canada, essentiellement en Ontario et au Québec, ces dernières années, par contre, ce sont les provinces des Prairies qui ont subi la majeure partie des pertes. D'ordinaire, ce sont le CN et le CFCP qui cèdent des voies à d'autres transporteurs. Dernièrement, toutefois, d'importants tronçons de voie ont été cédés

TABLEAU 6-1 : CHEMINS DE FER AU CANADA, 2005

	Kilomètres de lignes en exploitation directe ou loués – 2005	*Kilomètres de lignes en exploitation directe ou loués – 2004*	*% du total (2005)*	*Variation en % par rapport à 2003*
CN	21 631	21 293	44.6	1.6
CFCP	13 129	13 347	27.1	(1.6)
Compagnies régionales et d'intérêt local	12 871	13 209	26.6	(2.6)
Ensemble des autres[1]	835	834	1.7	0.2
Total	**48 467**	**48 683**		**(0.4)**

Notes : Par définition, les kilomètres de lignes n'englobent pas les voies parallèles, les épis, les voies d'évitement et les voies des cours de triage. Les chiffres ayant été arrondis, leur somme peut ne pas correspondre aux totaux indiqués.

1 Exploitants de gares et de chemins de fer de manœuvre, filiales canadiennes de compagnies de chemin de fer américaines et exploitants de services ferroviaires voyageurs.

Source : Transports Canada

entre d'autres transporteurs, de même que par des transporteurs régionaux comme Algoma Central et BC Rail[1] au CN. Cela comprend également la rétrocession plus récente de voies ferrées d'intérêt local au CN (PAFF en 2005 et voies d'intérêt local de RailAmerica en Alberta en janvier 2006).

Le tableau 6-2 illustre la rationalisation du secteur ferroviaire en 2005 et entre 1990 et 2005.

TABLEAU 6-2 : RATIONALISATION DU RÉSEAU FERROVIAIRE AU CANADA

		Rationalisation en 2005	*Rationalisation de 1990 à 2005*
Abandons	CFCP	89	4 662
	CN		4 231
	Autres		1 065
	Total	**89**	**9 958**
Cessions	CFCP	126	3 982
	CN		7 983
	Autres	554	4 705
	Total	**680**	**16 670**
Total	CFCP	215	8 644
	CN		12 214
	Autres	554	5 770
	Total	**769**	**26 628**

Note : Les chiffres ayant été arrondis, leur somme peut ne pas correspondre aux totaux indiqués.
Source : Transports Canada

Depuis 1990, 26 628 km de voies ferrées ont été rationalisés, ce qui a abouti à une profonde métamorphose de l'industrie du transport ferroviaire du Canada. Le CN et le CFCP demeurent les transporteurs dominants, concentrant environ 90 % des activités et des recettes du secteur. Toutefois, ils exploitent environ 75 % de l'ensemble du réseau ferroviaire intérieur, contre 90 % il y a une dizaine d'années.

Les tableaux A6-1 et A6-2 de l'addenda fournissent d'autres précisions sur la rationalisation du réseau ferroviaire au Canada par province.

STRUCTURE DE L'INDUSTRIE

Le nombre de transporteurs ferroviaires a plus que doublé dans les années 1990, modifiant de manière radicale le caractère de l'industrie. En dépit de tels changements, le CN et le CFCP ont continué de générer le gros des recettes de l'industrie ferroviaire. En 2004, l'industrie ferroviaire a généré pour 8,9 milliards $ de recettes. Les transporteurs de classe I, à savoir le CN, le CFCP et VIA Rail, ont généré 90 % de ce total, soit légèrement moins que leur part de 90,5 % en 1990. Malgré cela, les recettes des transporteurs de classe I ont augmenté de 1,6 % par an entre 1990 et 2004. En revanche, les recettes des compagnies régionales[2] (BC Rail, Algoma Central[3], Ontario Northland, Cartier Railway et le Chemin de fer QNS&L) ont reculé de 0,3 % par an jusqu'en 2002. Depuis la prise de contrôle d'Algoma Central par le CN, ce taux a grimpé à 1 % par an pour la période 1990-2004. Les recettes des compagnies d'intérêt local ont progressé de 11,6 % par an durant cette période, passant de 95 millions $ en 1990 à 444 millions $ en 2004. La part des recettes des compagnies d'intérêt local a progressé de 1,5 % à 5,3 % au cours de cette période.

Le tableau 6-3 compare les recettes du secteur ferroviaire en 2003 et en 2004. Le tableau A6-3 de l'addenda illustre les recettes engrangées depuis 1994.

TABLEAU 6-3 : RECETTES DU SECTEUR FERROVIAIRE, 2003 ET 2004

(millions de dollars)

	2003	*2004*
CN	4 002	4 275
CFCP	3 010	3 263
VIA Rail	415	421
Total partiel, classe I	**7 427**	**7 959**
Compagnies régionales[1]	467	451
Compagnies d'intérêt local[1]	405	444
Total	**8 299**	**8 854**

1 Estimations dans le cas de plusieurs transporteurs.
Source : Transports Canada, Statistique Canada

VIA Rail continue de dominer le secteur des services ferroviaires voyageurs interurbains, avec près de 92 % du total des recettes voyageurs en 2004. Le reste de ces services est assuré par le CN (les anciens services d'Algoma Central Railway), Ontario Northland et le Chemin de fer QNS&L. La Great Canadian Railtour Company offre des services saisonniers entre Vancouver et Calgary et Jasper. La compagnie américaine Amtrak dessert Montréal, Vancouver et Toronto (cette dernière conjointement avec VIA Rail).

EMPLOI

L'emploi dans le secteur ferroviaire affiche une nette tendance à la baisse depuis 14 ans, puisqu'il est passé de plus de 67 000 employés en 1990 à environ 36 000 en 2004. Cela équivaut à une diminution moyenne de 4,5 % par an. L'emploi chez les transporteurs de classe I a reculé de 49 %, ou de 4,7 % par an durant cette période. L'emploi chez les transporteurs régionaux a régressé de 5,5 % par an, pour passer de 5 600 à 2 500 employés. Cela s'explique en partie par la prise de contrôle d'Algoma Central par le CN. En revanche, l'emploi chez les compagnies d'intérêt local a progressé de 9,7 % par an, pour passer de 550 à un peu plus de 2 000 employés.

1 Au sujet de BC Rail en 2004, les données en dehors de la rationalisation et du trafic ont été déclarées comme s'il s'agissait d'une entité distincte. Ces données seront entièrement intégrées aux données du CN à compter de l'exercice 2005.

2 Les chemins de fer régionaux sont des transporteurs d'importance qui opèrent leurs services sur de longue distance et dont le trafic provient avant tout des ressources naturelles.

3 2002 est la dernière année où la compagnie Algoma Central est considérée comme une entité distincte pour l'établissement des rapports d'exploitation et financiers. Toutes les données la concernant sont maintenant intégrées dans celles du CN.

Les niveaux relatifs de l'emploi dans chaque classe de transporteurs concordent avec ces changements. Entre 1990 et 2004, les transporteurs de classe I sont passés de 91 % à 87 % de l'emploi total dans l'industrie ferroviaire, alors que, chez les transporteurs régionaux, l'emploi a diminué de 8,4 % à 7,2 %. Comme on peut s'y attendre, l'emploi dans les compagnies d'intérêt local est passé d'une part quasi inexistante à environ 5,8 % du total de l'emploi dans l'industrie ferroviaire.

Le tableau 6-4 compare le niveau d'emploi dans l'industrie ferroviaire en 2003 et en 2004. Le tableau A6-4 de l'addenda contient d'autres précisions.

TABLEAU 6-4 : EMPLOI DANS L'INDUSTRIE FERROVIAIRE, 2003 ET 2004

	2003	*2004*
Classe I	31 595	30 966
Compagnies régionales[1]	2 773	2 550
Compagnies d'intérêt local[1]	2 029	2 047
Total	**36 397**	**35 563**

Note : Les chiffres ayant été arrondis, leur somme peut ne pas correspondre aux totaux indiqués.
1 : Estimations dans le cas de plusieurs transporteurs.

Source : Transports Canada, Statistique Canada

ÉNERGIE

Entre 1990 et 2004, les transporteurs de classe I, dont VIA Rail, ont nettement amélioré leur rendement énergétique. Cela s'explique en comparant la consommation de carburant et la productivité. Comme l'indique le tableau A6-5 de l'addenda, la consommation de carburant des compagnies de chemin de fer de classe I, même si elle représente toujours 92 % de la consommation globale du secteur en 2004, est comparable à celle de 1990. Toutefois, comme le montre le tableau A6-6 de l'addenda, la productivité exprimée en tonnes-kilomètres payantes (TKP) a augmenté de près de 40 % durant la même période, pour passer d'environ 225 milliards à 314 milliards de TKP.

Ces gains d'efficacité s'expliquent dans une large mesure par le fait que le CN et le CFCP ont engagé d'importants investissements dans de nouveaux programmes de remplacement des locomotives dans la deuxième moitié des années 1990. Les deux compagnies ont également modifié leurs méthodes d'exploitation et réduit leurs opérations sur les lignes à faible densité de circulation, qui, pour la plupart, ont été cédées à d'autres transporteurs.

Le tableau 6-5 compare la production du secteur ferroviaire en 2003 et en 2004.

TABLEAU 6-5 : PRODUCTION DU SECTEUR FERROVIAIRE, EN MILLIONS DE TONNES-KILOMÈTRES PAYANTES, 2003 ET 2004

	2003	*2004*
Classe I	293 870,6	313 654,4
Compagnies régionales[1]	16 670,7	15 890,0
Compagnies d'intérêt local[1]	7 338,4	7 889,4
Total	**317 879,7**	**337 433,8**

1 : Estimations dans le cas de plusieurs transporteurs.

Source : Transports Canada, Statistique Canada

Le tableau 6-6 compare la consommation de carburant dans le secteur ferroviaire en 2003 et en 2004.

TABLEAU 6-6 : CONSOMMATION DE CARBURANT DES COMPAGNIES DE CHEMIN DE FER, 2003 ET 2004

(millions de litres)

	2003	*2004*
Classe I	1 801,5	1 895,1
Compagnies régionales[1]	117,8	103,7
Compagnies d'intérêt local[1]	91,1	100,5
Total	**2 010,5**	**2 099,3**

1 : Estimations dans le cas de plusieurs transporteurs.

Source : Transports Canada, Statistique Canada

La consommation de carburant et la production des compagnies régionales sont demeurées relativement stables ces dernières années. Jusqu'à récemment, l'efficacité énergétique de ces compagnies dépassait celle des compagnies de classe I. Mais cela est attribuable dans une large mesure à l'extraordinaire efficacité énergétique du Chemin de fer QNS&L, laquelle a atteint près du double de la norme de l'industrie grâce à la nature des activités de la compagnie, ayant la possibilité d'opérer des trains plus longs sur une pente descendante.

TRANSPORT DES MARCHANDISES

En général, la production des compagnies de chemin de fer qui exercent leurs activités au Canada a progressé de 1990 à 2002. Après une baisse de 4 % des tonnes-kilomètres payantes du CN en 2003, qui se sont établies à 164 milliards, la compagnie a connu une hausse de 5 % en 2004, pour atteindre 172 milliards. Le CFCP a lui aussi connu une hausse importante de sa production, de 8,7 %, qui s'est chiffrée à 140 milliards de tonnes kilomètres payantes. La production confondue des transporteurs de classe II a reculé depuis 2000, pour passer de 30,7 milliards de tonnes-kilomètres à 24 milliards de tonnes kilomètres en 2004.

De 1996 à 2000, les volumes de marchandises transférés au CN et au CFCP par les transporteurs canadiens de classe II ont augmenté. En 2001, toutefois, ils ont légèrement reculé, pour atteindre 18,5 millions de tonnes, essentiellement à cause d'une baisse du volume de charbon provenant de BC Rail. Depuis, ce trafic a généralement poursuivi sa tendance baissière, pour reculer à 16,3 millions de tonnes en 2004, ce qui s'explique principalement par la prise de contrôle d'Algoma Central et de BC Rail par le CN. Après un bond important en 1998 des volumes de marchandises reçus par les transporteurs de classe II du CN et du CFCP, ces volumes ont légèrement fluctué, pour se situer en moyenne à 8,1 millions de tonnes. Les volumes provenant des transporteurs de classe II et transférés au CN et au CFCP avant d'être transférés à une autre compagnie canadienne de classe II ont également augmenté de façon spectaculaire en 1998 et sont demeurés stables, aux alentours de 0,5 million de tonnes.

En 2004, cependant, ces volumes ont reculé à 0,39 million de tonnes. Étant donné qu'il comporte un mouvement intermédiaire assuré par le CN ou le CFCP, ce trafic comporte à la fois l'expédition et la réception de marchandises par les transporteurs de classe II et il est donc comptabilisé deux fois s'il est inclus dans le trafic expédié ou reçu. Le tableau A6-7 de l'addenda montre l'évolution du trafic expédié et reçu depuis 1996, tandis que le tableau A6-8 de l'addenda indique le tonnage transporté depuis 1994 par les divers segments du secteur ferroviaire.

Selon les données des trois premiers trimestres de 2005, la production du CN et du CFCP devrait augmenter respectivement à 203 et à 145 milliards de tonnes-kilomètres.

Trafic ferroviaire marchandises – Produits

Comme l'illustre le tableau A6-9 de l'addenda, les expéditions annuelles par chemin de fer ont augmenté de 4 % en 2005, pour atteindre 284 millions de tonnes (ce qui exclut les produits provenant d'embranchements américains). Les volumes ont progressé de près de 5 % dans l'Ouest du Canada, pour s'établir à 157 millions de tonnes, et de 4 % dans l'Est du Canada, pour atteindre 128 millions de tonnes. Le charbon, les engrais, les produits forestiers et les céréales ont été les principaux produits chargés dans l'Ouest du Canada, tandis que le minerai de fer, d'autres minerais et produits miniers, les produits forestiers et les expéditions intermodales ont dominé dans l'Est du Canada.

Céréales

Après de fortes baisses en 2002 et 2003 pour atteindre 22 millions de tonnes, les expéditions de céréales ont augmenté en 2004 et sont demeurées stables en 2005, à près de 27 millions de tonnes. Toutefois, ces expéditions sont toujours nettement inférieures aux 35 à 40 millions de tonnes qui étaient expédiées au début des années 1990.

Charbon et coke

Les expéditions de charbon et de coke ont nettement reculé en 2003 pour s'établir à 31,8 millions de tonnes, elles ont légèrement augmenté en 2004 pour atteindre 33,1 millions de tonnes et ont à nouveau augmenté en 2005 pour atteindre 35 millions de tonnes. Cela est tout juste inférieur à la moyenne de 38 millions de tonnes transportées depuis 1992.

Produits forestiers

Les expéditions de produits forestiers non transformés ont reculé à tout juste un peu plus de 16 millions de tonnes en 1998, pour demeurer stables jusqu'en 2002, année où elles ont augmenté à 19 millions de tonnes. Elles ont à nouveau légèrement baissé à 17,5 millions de tonnes en 2003, se sont maintenues à hauteur de 17,8 millions de tonnes en 2004 et ont légèrement augmenté à 18 millions de tonnes en 2005. Les expéditions de produits forestiers transformés, en revanche, ont augmenté depuis 1998. En 2005, les volumes ont progressé de 16 %, pour atteindre près de 32 millions de tonnes. Le résultat net a été un volume relativement stable de produits forestiers, oscillant autour de 40 millions de tonnes jusqu'en 2002, année où les chargements ont atteint 45 millions de tonnes. Après de légères variations seulement en 2003 et 2004, les chargements totaux de produits forestiers ont à nouveau augmenté en 2005, pour atteindre près de 50 millions de tonnes.

Minerais et produits miniers

Les expéditions de minerai de fer ont atteint leur paroxysme, à hauteur de 39 millions de tonnes en 1997. Après une chute abrupte en 2001 et une grève des mineurs en 2004, les expéditions sont demeurées relativement stables, à près de 30 millions de tonnes, n'augmentant que légèrement à 32 millions de tonnes en 2005.

Depuis 2000, les expéditions d'autres minerais et produits miniers sont demeurées stables, à près de 25 millions de tonnes. En 2005, ces expéditions ont augmenté de 2 %, pour atteindre 25,9 millions de tonnes.

Engrais

Les expéditions d'engrais ont fluctué depuis 1992, mais elles augmentent depuis 2001. Elles ont nettement progressé en 2004, pour atteindre 30,7 millions de tonnes, et sont demeurées stables en 2005, à 30,1 millions de tonnes.

Produits industriels

Après avoir atteint un pic de 13 ans en 2004, les expéditions de produits chimiques ont reculé de 4 %, pour s'établir à 15,3 millions de tonnes en 2005. Poursuivant leur augmentation régulière, les expéditions de métaux ont progressé de près de 4 %, pour s'établir à 12,2 millions de tonnes. Pour la deuxième année d'affilée, les expéditions d'automobiles et de pièces ont diminué, de presque 6 %, pour s'établir à 4,9 millions de tonnes en 2005. Après avoir doublé en 1998, les expéditions de produits pétroliers ont augmenté chaque année, pour atteindre 14,5 millions de tonnes en 2005.

EXPÉDITIONS INTERMODALES

De 1996 à 2004, le tonnage intermodal transporté par le CN et le CFCP a augmenté de 12,1 millions de tonnes, soit un taux de croissance annuel moyen de 6,5 %. Le trafic intérieur nord-américain a légèrement reculé en 2004, abaissant à 7,3 % le taux de croissance annuel moyen sur huit ans. Dans l'ensemble, le trafic intermodal maritime ferroviaire a augmenté pour la troisième année d'affilée, ce qui s'est traduit par un taux de croissance annuel moyen de 3,5 % pour les exportations maritimes-ferroviaires et de 8,8 % pour les importations maritimes-ferroviaires durant la même période. La figure A6-1 de l'addenda illustre cette dynamique du trafic intermodal. La croissance du trafic intermodal ferroviaire total a atteint son paroxysme entre 1998 et 1999, à hauteur de 12,6 %. Entre 2003 et 2004, la croissance s'est chiffrée à 3 %, pour atteindre 30,4 millions de tonnes. La figure A6-2 de l'addenda illustre l'origine et la destination du trafic intermodal du CN et du CFCP. Comme en témoigne la figure A6-3 de l'addenda, la part du trafic intermodal intérieur nord-américain en 2004 a reculé à 41,4 %, contrairement à 2003, alors que la part des exportations et des importations ferroviaires maritimes a augmenté.

Comme le montre la figure A6-4 de l'addenda, la part du marché des conteneurs sur wagon plat (CSWP) a continué d'augmenter en 2004, représentant plus de 94 % du total du trafic intermodal. Cela marque une hausse considérable par rapport aux 77 % enregistrés en 1996. Cette augmentation a été contrebalancée par une baisse proportionnelle des volumes transportés par remorque sur wagon plat (RSWP).

TRAFIC FERROVIAIRE MARCHANDISES ENTRE LE CANADA ET LES ÉTATS-UNIS

Le tableau A6-10 de l'addenda illustre les volumes des exportations et des importations ferroviaires par produit depuis 1996. En 2005, les exportations ferroviaires se sont chiffrées à 76,4 millions de tonnes, soit 0,3 % de moins qu'en 2004. À hauteur de 29,9 millions de tonnes, soit une hausse de 6,6 %, les produits forestiers ont été à nouveau les principaux produits qui ont contribué aux exportations. Les exportations de produits chimiques sont demeurées stables, à hauteur de 12,5 millions de tonnes, alors que les exportations d'engrais ont progressé de 2,6 %, pour atteindre 9,5 millions de tonnes. Les exportations de minerai de fer ont baissé de 188 500 tonnes, soit la troisième baisse d'affilée; toutefois, le transport par rail demeure au-dessus de la norme. Ce sont les métaux qui ont affiché l'augmentation la plus forte, de près de 15 %, pour atteindre 5,6 millions de tonnes, ce qui est tout juste supérieur à la moyenne de 4,1 millions de tonnes sur neuf ans. En revanche, les exportations de céréales ont reculé de 14 %, pour atteindre 4 millions de tonnes, soit juste au-dessous de la moyenne de 4,2 millions de tonnes sur neuf ans.

Le tableau A6-11 de l'addenda illustre les valeurs des exportations et des importations ferroviaires par produit depuis 1996. Les produits automobiles se sont invariablement classés en tête de liste puisqu'ils ont représenté 45,5 % de ce trafic en 2005. Ils ont été suivis par les produits forestiers, à hauteur de 18 %. Les exportations de produits automobiles ont baissé de 9 %, pour atteindre 34,7 milliards $, alors que les produits forestiers sont demeurés stables, à hauteur de 17,6 milliards $. Même si les exportations de produits chimiques et de métaux ont augmenté, la valeur globale des exportations a reculé de 2 %, pour s'établir à 76,6 milliards $.

L'Ontario est resté la province qui a le plus contribué au volume et à la valeur des exportations ferroviaires en 2005, puisque celles qui en provenaient ont atteint près de 23 % du volume des exportations (17,6 millions de tonnes) et 58 % de leur valeur (44,5 milliards $). Toutefois, ces parts représentent respectivement une baisse de 6,8 % et de 8,5 %.

La contribution de l'Alberta au volume des exportations ferroviaires a augmenté de 1996 à 2004 avant de baisser légèrement en 2005, pour s'établir à 14 millions de tonnes. La province s'est néanmoins classée au deuxième rang des provinces exportatrices, selon le volume, puisqu'elle a concentré 18,3 % du total des exportations en 2005. Sur le plan de la valeur, le Québec s'est classé au deuxième rang des exportations ferroviaires, qui ont représenté 14 % du total et 10,7 millions $, soit une hausse de 10,9 % par rapport à 2004.

Le volume des importations ferroviaires s'est chiffré à 24,6 millions de tonnes en 2005, soit une hausse de près de 15 %. Les produits chimiques ont représenté près de 24 % des importations ferroviaires et sont demeurés stables, à hauteur de 5,8 millions de tonnes, ce qui en fait le plus gros contributeur. Les métaux, le deuxième groupe le plus important, ont nettement augmenté pour la deuxième année d'affilée, de 24,5 % pour s'établir à 3,6 millions de tonnes. Cela représente 14,4 % du total des importations ferroviaires.

Les importations de produits automobiles sont demeurées juste au-dessus de 1 million de tonnes en 2005, se chiffrant à 12,7 milliards $, soit une hausse de 3,4 %. Les produits automobiles sont restés en tête de liste selon la valeur des importations, puisqu'elles ont concentré 46 % du total des importations.

Comme l'illustre le tableau A6-14 de l'addenda, l'Ontario a dédouané 48 % des importations, soit 11,9 millions de tonnes au total. Viennent ensuite l'Alberta et le Québec, avec des parts respectives de 16,6 % (4,1 millions de tonnes) et 10,1 % (2,5 millions de tonnes) du volume des importations. Ces parts représentent des hausses pour les trois provinces de dédouanement. Sur le plan de la valeur, l'Ontario a aussi été la province dominante, puisqu'elle a dédouané pour 19 milliards $ de marchandises en 2005, soit une hausse de 5 % par rapport à 2004. Cela est manifeste dans le tableau A6-15 de l'addenda.

Les tableaux A6-16 à A6-19 de l'addenda fournissent d'autres précisions sur les exportations et les importations, notamment sur les principaux produits provenant des provinces mentionnées ci-dessus et dédouanés dans ces provinces.

POSTES FRONTALIERS

Comme l'illustre le tableau A6-20 de l'addenda, les principaux postes frontaliers des exportations ferroviaires selon le volume en 2005 ont été Fort Frances et Sarnia, tous les deux en Ontario. Ces deux passages frontaliers ont représenté respectivement 20,2 % (15,4 millions de tonnes) et 16,2 % (12,4 millions de tonnes) des exportations. Les produits forestiers et les produits chimiques ont représenté environ 60 % des exportations ferroviaires qui ont emprunté ces deux postes frontaliers.

Comme l'indique le tableau A6-21 de l'addenda, les principaux postes frontaliers des exportations ferroviaires selon la valeur en 2005 ont été Sarnia et Windsor. Ces deux postes ont représenté respectivement 31,2 % (23,9 milliards $) et 21,8 % (16,7 milliards $) des exportations. Les produits automobiles ont représenté près de 70 % de la valeur des exportations ferroviaires à ces deux postes-frontière.

Le tableau A6-22 de l'addenda montre que Sarnia a également été le principal passage frontalier du volume des importations en 2005, concentrant 18,5 % du total des importations ferroviaires (4,6 millions de tonnes). Les produits chimiques ont représenté 41 % des importations ferroviaires qui ont franchi ce passage. Les autres grands emplacements qui ont tenu lieu de port de dédouanement ont été Toronto, Edmonton, Sault Ste. Marie et Montréal.

La valeur des importations dédouanées à Sarnia et Windsor a augmenté d'environ 36 % en 2005, pour atteindre respectivement 5,4 milliards $ et 5,3 milliards $. Cela a hissé Toronto au troisième rang des ports de dédouanement en 2005, à hauteur de 4 milliards $. Les produits automobiles ont été les produits les plus précieux dédouanés à Sarnia et Windsor. Le tableau A6-23 de l'addenda illustre les importations ferroviaires selon la valeur et le port de dédouanement.

COMMERCE OUTRE-MER

À hauteur de 97,6 millions de tonnes en 2004, les marchandises transportées à destination et en provenance des ports canadiens par les compagnies de chemin de fer de classe I ont nettement augmenté par rapport aux 83 millions de tonnes transportées en 2003. Le trafic en transit entre le Canada et les États-Unis a progressé de 15 %, pour atteindre 6,3 millions de tonnes, ce qui marque la troisième hausse consécutive. Le tableau A6-24 de l'addenda illustre les fluctuations des exportations et des importations ferroviaires maritimes depuis 1996.

Les exportations ferroviaires-maritimes en provenance de Colombie-Britannique ont progressé de 29 % en 2004, ce qui s'explique essentiellement par une hausse du trafic de charbon du CFCP et du transport de produits forestiers par le CN en provenance d'emplacements qui étaient autrefois desservis par BC Rail. Les exportations en provenance de Saskatchewan et d'Alberta ont elles aussi augmenté en 2004. Ces trois provinces ont concentré 82 % du total des exportations ferroviaires-maritimes en 2004. Le tableau A6-25 de l'addenda illustre les exportations ferroviaires-maritimes depuis 1996 pour toutes les provinces d'origine et les États-Unis.

Après avoir chuté de 11 % en 2003, les exportations ferroviaires-maritimes de charbon ont augmenté de 6,6 % en 2004, pour atteindre 26,7 millions de tonnes. Même si les exportations de céréales ont fait un bond de 31 %, pour atteindre 18,2 millions de tonnes, cela est toujours nettement inférieur au volume moyen de 24,4 millions de tonnes enregistré entre 1996 et 2001. Le troisième groupe le plus important des exportations ferroviaires-maritimes, les engrais, a progressé de 30 %, pour atteindre 13,9 millions de tonnes, soit le volume le plus important déclaré dans la série de données sur neuf ans. Le tableau A6-26 de l'addenda illustre les exportations ferroviaires-maritimes par produit depuis 1996.

Les importations ferroviaires-maritimes par les transporteurs de classe I se sont chiffrées à 10,9 millions de tonnes en 2004, soit une hausse de 10,9 % par rapport à 2003. Près de 87 % (9,5 millions de tonnes) de ces importations étaient de nature intermodale.

L'Ontario et le Québec ont été à nouveau les principales destinations des importations ferroviaires-maritimes en 2004, totalisant 6,2 millions de tonnes ou 57 % du total. Cela a représenté une augmentation de 14 % par rapport à 2003. Les importations ferroviaires maritimes à destination des États-Unis ont augmenté pour la troisième année d'affilée, pour atteindre 3,6 millions de tonnes, ou 33 % du total. Chaque autre province de destination a affiché une hausse des importations ferroviaires-maritimes en 2004. Le tableau A6-27 de l'addenda illustre les importations ferroviaires-maritimes depuis 1996 pour toutes les provinces de destination et les États-Unis.

Même s'ils ont été nettement inférieurs au trafic intermodal, les produits forestiers ont représenté le deuxième principal groupe de produits des importations ferroviaires maritimes en 2004, à hauteur de 0,8 million de tonnes. Les importations de minerais et de produits miniers ont continué de reculer, en baisse de 5 % pour s'établir à un peu moins de 0,2 million de tonnes. Le tableau A6-28 illustre les importations ferroviaires-maritimes par produit depuis 1996.

TRAFIC VOYAGEURS

Près de 4,1 millions de voyageurs ferroviaires interurbains ont été transportés en 2004, en légère *hausse par rapport à 2003; toutefois*, le nombre total de voyageurs-kilomètres est demeuré stable, à 1,4 milliard. VIA Rail a transporté 2,6 % de voyageurs en plus (3,9 millions du total) mais a parcouru près de 1 % de voyageurs-kilomètres en moins (1,4 milliard du total). Les transporteurs de classe II ont transporté 4,9 % de voyageurs en moins en 2004 (0,16 million du total) et ont affiché une diminution de 19 % des voyageurs-kilomètres (44 millions du total). Le tableau A6-29 de l'addenda fournit des précisions sur les services voyageurs ferroviaires interurbains des transporteurs de classes I et II, notamment Algoma Central, Ontario Northland et le Chemin de fer QNS&L.

Le trafic ferroviaire de banlieue à Toronto, Montréal et Vancouver a fait un bond de 4,6 % en 2004, pour atteindre 54,6 millions de voyageurs au total. Le nombre de voyageurs a à nouveau augmenté en 2005, pour atteindre 56,2 millions de voyageurs. Les deux années, ces fluctuations reflètent une hausse pour les trois principales compagnies de trains de banlieue (West Coast Express à Vancouver, GO Transit à Toronto et Agence métropolitaine de Montréal à Montréal). En 2005, GO Transit a représenté 70 % du trafic ferroviaire de banlieue, ce qui est comparable aux années précédentes. Le tableau A6-30 de l'addenda illustre le nombre total d'usagers des trains de banlieue depuis 1994 pour ces trois villes.

PRIX, PRODUCTIVITÉ ET RÉSULTATS FINANCIERS

TRANSPORT FERROVIAIRE DE MARCHANDISES

En 2004, les recettes d'exploitation du CN et du CFCP au Canada ont augmenté de 7,5 %. Cela marque une hausse par rapport à l'augmentation annuelle moyenne de 3 % enregistrée entre 1999 et 2004. Les tarifs marchandises ferroviaires ont augmenté en moyenne de 0,5 % en 2004 (tandis que les tarifs de pratiquement tous les produits augmentaient), contre une baisse annuelle moyenne estimative de 0,3 % entre 1999 et 2004. La demande globale de services ferroviaires marchandises en 2004 a augmenté de 6,1 %, alors que la demande d'expéditions agricoles a augmenté de 11,3 %. Les recettes marchandises ferroviaires globales ont progressé de 7,7 %, les recettes des produits agricoles et d'autres expéditions en vrac augmentant respectivement de 11,8 % et de 16,1 %. Les services intermodaux ont concentré près de 26 % des recettes marchandises totales, contre 22 % en 1999.

La productivité a augmenté pour la neuvième année d'affilée, en hausse de 2,8 % en 2004. Depuis 2000, les gains de productivité ont été en moyenne de 4,3 % par an. Les hausses constantes des prix du pétrole se sont traduites par une augmentation de 1,7 % des coûts unitaires de carburant. Toutefois, les coûts unitaires de main-d'œuvre et de capitaux ont reculé, ce qui a abouti à une baisse globale de 4,7 % des coûts unitaires en 2004. Le CN et le CFCP ont engrangé un bénéfice d'exploitation confondu de 1,72 milliard $ en 2004, soit 18,6 % de plus qu'en 2003. Le ratio d'exploitation a baissé de 79,2 % à 77,2 %. Le rendement des actifs des compagnies d'intérêt local a reculé à 7,3 % en 2004, après une hausse en 2003. Les tableaux A2-61 à A2-64 de l'addenda fournissent d'autres précisions sur l'industrie ferroviaire.

VIA RAIL

Les recettes de VIA Rail ont augmenté pour la huitième fois en neuf ans, d'environ 4,2 % en 2004. Cette hausse est attribuable à une augmentation des prix de 4,6 % durant l'année, en dépit d'une baisse marginale de la demande (-0,3 %). Après une baisse de la productivité en 2003, la productivité totale des facteurs de VIA Rail a augmenté d'environ 3,2 % en 2004. Les coûts unitaires ont régressé de 3 % en 2004. Combiné à une faible baisse de la production, cela s'est traduit par une baisse de 3,2 % des coûts totaux. Après une diminution du rapport global de recouvrement des coûts en 2003, ce rapport a progressé à 48,6 % en 2004, soit le rapport le plus élevé de toutes les années, en dehors de 2002.

TRANSPORT ROUTIER 7

Une augmentation importante dans les recettes des services de camionnage pour compte d'autrui a été rapportée en 2004. Les recettes des exploitants de service de transport en commun ont crû de 4,2 % en 2004.

PRINCIPAUX ÉVÉNEMENTS EN 2005

Réseau routier national

À sa réunion du 22 septembre 2005, le Conseil des ministres responsables des transports et de la sécurité routière a adopté la notion d'un réseau routier national axé sur des critères et composé de trois catégories de routes : les routes essentielles, les routes collectrices et les routes nordiques et éloignées. Pour chacune de ces catégories de route, des critères et des seuils ont été établis et ont servi à évaluer l'admissibilité des routes candidates. À la suite de cette décision, la longueur du réseau routier national est passée de 24 297 km en 1988 à 38 021 km.

Réformes d'ordre législatif et réglementaire

***Loi de 1987 sur les transports routiers* (LTR)** – Les révisions apportées à la LTR ont reçu la sanction royale le 14 juin 2001. Les provinces et les territoires qui appliquent les règlements fédéraux établis en vertu de la LTR se sont apprêtés à mettre ces changements en œuvre. Un décret publié dans la partie II de la *Gazette du Canada* le 29 juin 2005 a fixé au 1er janvier 2006 la date d'entrée en vigueur de la Loi. Cette loi modernise et rationalise la réglementation des entreprises de transport extraprovinciales (par autobus/autocar et camion) au Canada. L'objectif est d'avoir un régime national uniforme pour tous les transporteurs routiers axé sur la réglementation de la sécurité des transporteurs.

Règlement sur les certificats d'aptitude à la sécurité des transporteurs routiers – Ce règlement, établi en vertu de la *Loi sur les transports routiers* (LTR), constitue un cadre qui permet aux provinces et aux territoires d'adopter un système de bilans de sécurité des transporteurs routiers extraprovinciaux (par autobus/autocar et par camion) uniforme dans tout le Canada. Ce nouveau règlement, publié dans la partie II de la *Gazette du Canada* le 29 juin 2005, est entré en vigueur le 1er janvier 2006. Le nouveau règlement précise la façon dont les provinces et les territoires surveilleront le bilan de sécurité de tous les transporteurs routiers extraprovinciaux titulaires d'un permis dans leur sphère de compétence. Les provinces devront établir un profil détaillé du respect des mesures de sécurité par chaque transporteur routier, en utilisant les informations transmises par toutes les administrations où ces transporteurs exercent des activités.

Règlement sur les heures de service – Les modifications apportées au Règlement fédéral sur les heures de service auquel sont assujettis les conducteurs de véhicules commerciaux (autocars et camions) ont été publiées dans la partie II de la *Gazette du Canada* le 16 novembre 2005 et entreront en vigueur le 1er janvier 2007. Les modifications apportées au règlement en vigueur sont le fruit de longues consultations avec l'industrie, les provinces et les territoires et d'autres intervenants. En vertu des nouvelles règles, les conducteurs bénéficieront de nettement plus d'occasions de se reposer, et le nombre minimum d'heures de repos par tranche de 24 heures passera de 16 à 13 heures, soit une baisse de 19 %.

Coûts du carburant et manifestations des camionneurs

Les répercussions de l'augmentation des prix du carburant en 2005 ont été quelque peu atténuées par le fait que de nombreux transporteurs, notamment des propriétaires-exploitants, avaient enchâssé des dispositions sur l'augmentation des coûts du carburant dans leurs contrats d'expédition. Aussi bien au Canada qu'aux États-Unis, les associations de propriétaires-exploitants se sont concentrées sur la question en clamant : « Non au transport bon marché des marchandises! ». Au Québec, le Forum des intervenants de l'industrie du camionnage général, qui représente le milieu des propriétaires-exploitants dans la province, a diffusé sur son site Web des renseignements utiles sur la tarification des contrats et les suppléments de carburant.

En dépit de programmes de sensibilisation et d'éducation des entreprises dans l'industrie, deux incidents ont été au moins partiellement attribuables à l'augmentation des coûts du carburant : la cessation des services assurés par les camionneurs desservant le port de Vancouver au mois de juillet et un barrage routier au Nouveau-Brunswick au mois de septembre. La manifestation au Nouveau-Brunswick était une réponse directe et presque exclusive à l'augmentation des coûts du carburant. Les petits exploitants locaux d'entreprises de camionnage ont paralysé la circulation commerciale sur la route transcanadienne dans le nord-ouest de la province et dans plusieurs autres endroits de la même région au début septembre. Ce barrage a suscité une vive opposition de la part des principales associations de camionnage et d'autres camionneurs. Les manifestants ont levé le barrage au bout de trois jours, le 9 septembre 2005.

Les origines du conflit de Vancouver sont plus complexes, en partie du fait que les protagonistes relèvent à la fois du champ de compétence de la province (la majorité) et du fédéral. Au cœur du conflit, il faut mentionner les exploitants qui fonctionnent au factage et qui transportent des conteneurs au port de Vancouver. Il s'agit pour la plupart de petits propriétaires-exploitants qui ont de longs antécédents de rapports difficiles avec, entre autres, les ports et les courtiers par l'entremise desquels ils sous-traitent leurs services. Le taux de rémunération et les délais d'attente sont parmi les principales revendications de ce groupe, sans compter que l'augmentation des prix du carburant, qui a encore plus amputé leurs recettes, n'a fait qu'envenimer les choses. Le 27 juin 2005, un grand nombre de propriétaires-exploitants desservant le port de Vancouver ont cessé leurs services et ont littéralement paralysé les opérations de camionnage aux principaux terminaux à conteneurs.

En guise de réaction, le 30 juin 2005, les ministres fédéral et provincial du Travail ont conjointement désigné un médiateur aguerri des relations de travail pour qu'il arbitre les négociations entre les camionneurs et les entreprises de camionnage et les courtiers. Le 29 juillet 2005, le médiateur a recommandé aux deux parties d'accepter un protocole d'entente contenant des dispositions sur les taux et le règlement des différends. Simultanément, à la recommandation du ministre des Transports, le gouvernement fédéral s'est réclamé de l'article 47 de la *Loi sur les transports au Canada* et a émis un décret conférant effectivement à l'administration portuaire de Vancouver et à l'Administration portuaire du fleuve Fraser le pouvoir de faire respecter les dispositions du protocole d'entente en vertu d'un système de permis. Le décret était indispensable pour garantir que les parties au protocole n'enfreignent pas les dispositions de la *Loi sur la concurrence*.

Le médiateur a également recommandé aux gouvernements fédéral et provincial d'établir un groupe de travail chargé d'examiner les causes profondes du conflit afin d'établir un cadre à plus long terme permettant d'éviter les conflits de même nature à l'avenir. Le ministre des Transports a nommé le groupe de travail le 8 août 2005, après avoir consulté les ministres fédéraux du Travail et de l'Industrie de même que la province de Colombie-Britannique. Le mandat du groupe de travail reflétait les recommandations du médiateur.

Le groupe de travail a publié un rapport provisoire et un rapport final respectivement le 21 septembre et le 26 octobre 2005. Les recommandations prévoyaient une gamme complète de mesures à la fois pour le gouvernement provincial et le gouvernement fédéral, de même que pour les ports de Vancouver et du fleuve Fraser, notamment l'option du maintien du système d'octroi de permis et l'exemption à la *Loi sur la concurrence*. Les pourparlers entre Transports Canada, la province et les ports de Vancouver et du fleuve Fraser se poursuivaient à la fin de 2005 et, pour maintenir la stabilité pendant que les parties élaborent et mettent en œuvre un cadre à plus long terme, un nouveau décret a été émis le 27 octobre pour 90 jours supplémentaires.

INDUSTRIE DE L'AUTOBUS/AUTOCAR ET RÉGIME D'APTITUDE À LA SÉCURITÉ

Les exploitants d'autobus/autocar extraprovinciaux sont parmi ceux qui sont assujettis au régime d'aptitude à la sécurité qui résulte des modifications apportées à la *Loi sur les transports routiers* entrée en vigueur au début de 2006. À l'exception des commissions de transport en commun, les compagnies d'autobus/autocar sont elles aussi assujetties au nouveau régime sur les heures de service.

Il y a eu peu de faits nouveaux spectaculaires dans le régime de réglementation de l'industrie des autocars interurbains et affrétés en 2005. La principale exception a eu lieu au mois de juillet en Nouvelle-Écosse, où l'Utility and Review Board a révoqué le permis de DRL Coachlines Ltd. après avoir examiné son bilan de sécurité. La Commission a invoqué la « possibilité de risques futurs pour la sécurité du public » au cas où le transporteur serait autorisé à poursuivre l'exploitation de services. DRL assurait des services réguliers entre Halifax et Yarmouth, de même que des services affrétés vers d'autres villes de Nouvelle-Écosse et au-delà. Il est rare que le permis d'exploitation d'un transporteur régulier soit suspendu, et il s'agit sans doute d'un événement unique dans l'histoire du Canada. À ce titre, la mesure prise par le Nova Scotia Utility and Review Board a retenu l'attention de tout le pays.

INFRASTRUCTURES

RÉSEAU ROUTIER NATIONAL (RRN)

Le 22 septembre 2005, le Conseil des ministres responsables des transports et de la sécurité routière a avalisé les recommandations formulées par le Groupe de travail sur le réseau routier national visant l'adoption d'un réseau routier national axé sur des critères et composé de trois catégories de routes : les routes essentielles, les routes collectrices et les routes nordiques et éloignées. Depuis que cette décision a été prise, le réseau routier national comporte 38 021 km de grandes artères :

Province/ territoire	*Routes essentielles*	*Routes collectrices*	*Routes nordiques et éloignées*	*Total*
Yukon	1 079 km	-	948 km	2 027 km
Territoires du Nord-Ouest	576 km	-	847 km	1 423 km
Nunavut	-	-	-	-
Colombie-Britannique	5 861 km	447 km	724 km	7 032 km
Alberta	3 970 km	217 km	197 km	4 384 km
Saskatchewan	2 450 km	-	238 km	2 688 km
Manitoba	982 km	742 km	370 km	2 093 km
Ontario	6 131 km	706 km	-	6 836 km
Québec	3 448 km	766 km	1 436 km	5 649 km
Nouveau-Brunswick	993 km	832 km	-	1 825 km
Île-du-Prince-Édouard	208 km	188 km	-	396 km
Nouvelle-Écosse	903 km	296 km	-	1 199 km
Terre-Neuve-et-Labrador	1 008 km	298 km	1 163 km	2 469 km
Total	**27 608 km**	**4 490 km**	**5 922 km**	**38 021 km**

RÉSEAU ROUTIER

À partir du rapport annuel de Transports Canada de 2005, les estimations de la longueur des routes seront établies à partir des données provenant du réseau routier national (RRN). Le RRN et une carte numérique détaillée du réseau routier public du Canada dressée par Ressources naturelles Canada. La première couverture nationale a été publiée en mars 2005 et elle représentait le réseau tel qu'il existait en 2003. Il est possible de la télécharger gratuitement à l'adresse : http://geobase.ca/geobase/en/search.do?produit=nrnc1&language=fr.

Les avantages qu'il y a à utiliser le RRN par opposition aux sources utilisées par le passé sont les suivants :

- le RRN ne couvre que le réseau routier public du Canada, ce qui le fait mieux cadrer avec les estimations historiques de la longueur des routes;
- la carte est une source non exclusive, ce qui permet plus facilement de la partager, de la mettre à niveau et de l'améliorer;
- elle donne une estimation du nombre de voies de circulation par tronçon routier de sorte qu'il est possible d'estimer les voies-kilomètres et les kilomètres équivalents deux voies;
- elle identifie séparément les routes de compétence provinciale et locale;
- elle contient des données sur le type de revêtement (p. ex. route pavée par opposition à non pavée).

Le tableau 7-1 montre qu'il y a plus de 1 million de kilomètres équivalents deux voies de routes publiques au Canada (1 voie-km mesure le nombre de voies de circulation sur chaque tronçon de route; par exemple, s'il y a quatre voies de circulation sur un tronçon de 1 km de route, cela équivaut à 4 voies-km [c.-à-d. 4 voies x 1 km]). Le même tronçon représente également 2 km d'équivalent deux voies (c.-à-d. 4 voies-km ÷ 2).

Quatre provinces – l'Ontario, le Québec, la Saskatchewan et l'Alberta – concentrent 75 % de la longueur totale. La Saskatchewan et l'Alberta représentent la moitié du réseau non pavé (lequel constitue les trois cinquièmes de la longueur totale du réseau), alors que l'Ontario et le Québec représentent près de la moitié du réseau pavé.

TABLEAU 7-1 : LONGUEUR DU RÉSEAU ROUTIER PUBLIC DU CANADA

	Longueur (000 km équiv. deux voies)			*Part du total (%) des provinces/ territoires*	*Répartition en pourcentage*	
	Pavée	*Non pavée*	*Total*		*Pavée*	*Non pavée*
Terre-Neuve-et-Labrador	10,6	8,6	19,3	1,8	55,2	44,8
Île-du-Prince-Édouard	4,3	1,8	6,0	0,6	70,8	29,2
Nouvelle-Écosse	18,1	9,0	27,1	2,6	66,8	33,2
Nouveau-Brunswick	19,5	12,0	31,5	3,0	61,9	38,1
Québec	81,5	63,2	144,7	13,9	56,3	43,7
Ontario	119,8	71,1	191,0	18,3	62,8	37,2
Manitoba	19,3	67,3	86,6	8,3	22,3	77,7
Saskatchewan	29,5	198,7	228,2	21,9	12,9	87,1
Alberta	61,7	164,6	226,3	21,7	27,3	72,7
Colombie-Britannique	48,2	22,9	71,1	6,8	67,8	32,2
Yukon	2,2	3,5	5,8	0,6	38,5	61,5
Territoires du Nord-Ouest	0,9	3,6	4,5	0,4	19,2	80,8
Nunavut	-	0,3	0,3	0,0	0,0	100,0
	415,6	**626,7**	**1 042,3**	**100,0**	**39,9**	**60,1**

Note : Les estimations ne sont pas comparables aux chiffres mentionnés dans les rapports annuels préalables.

Source : Réseau routier national (édition 1.00)

STRUCTURE DE L'INDUSTRIE

INDUSTRIE DU CAMIONNAGE

L'industrie du camionnage a un rôle névralgique à jouer dans l'économie canadienne. Parmi les marchandises transportées par les entreprises de camionnage pour compte d'autrui, les transporteurs privés, les propriétaires-exploitants et les services de messageries, il y a des matières premières, des pièces et des produits finis. Au total, l'industrie a généré environ 61 milliards $ de recettes en 2004.

Un certain nombre d'éléments permettent de différencier les entreprises de camionnage : la taille de leur parc de camions; les types de matériels qu'elles utilisent; la couverture géographique de leurs activités; les types de services qu'elles offrent; et les types de marchandises qu'elles transportent. Les activités de camionnage peuvent également être différenciées selon des axes juridictionnels. Les transporteurs qui offrent des services de camionnage interprovinciaux ou internationaux (extraprovinciaux) sont exclusivement de compétence fédérale; ceux qui n'exploitent des services que dans une seule province sont de compétence provinciale.

Les **entreprises de camionnage pour compte d'autrui** offrent des services en charges complètes (CC) ou en charges partielles (CP) contre rémunération, ou les deux types de services. Les services de camionnage pour compte d'autrui peuvent être subdivisés selon les types de marchandises transportées, comme les marchandises diverses, les biens ménagers, les liquides et les solides en vrac, les produits forestiers et autres marchandises spécialisées. En 2004, il y avait environ 10 000 entreprises de camionnage pour compte d'autrui au Canada, contre 9 600 en 2003.

Selon le nombre total de véhicules dans leur parc (camions porteurs, tracteurs et remorques), les dix plus importantes entreprises de camionnage pour compte d'autrui au Canada[1] sont restées inchangées en 2005 par rapport à l'année d'avant. Il s'agit de : TransForce Income Fund (Montréal, Québec, 12 183 véhicules); Trimac Transportation Services (Calgary, Alberta, 8 803 véhicules); Vitran Corporation (Toronto, Ontario, 6 682 véhicules); TransX (Winnipeg, Manitoba 4 698 véhicules); SLH Transport (Kingston, Ontario, 4 622 véhicules); Challenger Motor Freight (Cambridge, Ontario, 4 588 véhicules); Robert Transport/Groupe Robert (Boucherville, Québec, 4 285 véhicules); Mullen Transportation Inc. (Aldersyde, Alberta, 4 026 véhicules); Paul's Hauling Group (Winnipeg, Manitoba, 3 945 véhicules); et Contrans Income Fund (Woodstock, Ontario, 3 400 véhicules).

En 2005, il y a eu quelques changements dans l'industrie (acquisitions, alliances stratégiques et fusions de transporteurs routiers)[2]. La plus grande entreprise de camionnage pour compte d'autrui du Canada, TransForce Income Fund de Montréal, a fait preuve d'une grande vigueur puisqu'elle s'est portée acquéreur de 13 autres entreprises durant l'année. Au dernier trimestre de 2005, TransForce a acheté le Groupe 2 B Inc., Rebel Transport Ltd., Express Golden Eagle Inc. et Le Groupe Fortier. Plus récemment, elle a fait l'achat de la Kos Corp. qui a son siège en Alberta. Oilfield Transportation Ltd. Kos offre tout un éventail de services de transport au secteur de l'énergie dans l'Ouest du Canada. Quant à Trimac Transportation Services, le plus important fournisseur de services de camionnage en vrac du Canada, il a constitué le Trimac Income Fund en février 2005 et a restructuré ses activités en différentes entités d'exploitation au Canada et aux États-Unis. La Vitran Corporation a regroupé ses activités aux États-Unis en faisant l'achat en 2005 de Chris Truck Line, un transporteur régional de charges partielles ayant son siège au Kansas, et menant des activités dans le *Midwest* et le Sud-Ouest des États-Unis. Plus récemment, elle s'est portée acquéreur de Sierra West Express Inc., transporteur régional de charges partielles ayant son siège au Nevada et menant des activités dans l'Ouest des États-Unis. Le Mullen Group s'est porté acquéreur d'un certain nombre de sociétés durant l'année, notamment de transporteurs de charges complètes et de charges partielles en Colombie-Britannique et à Winnipeg. Mullen a également raffermi sa position dans le secteur des services pétroliers en se portant acquéreur de Schmidt Drilling, de Pe Ben Oilfield Services, de Spearing Service Limited et de Burnell Contractors Limited, qui ont toutes leur siège en Alberta. Contrans Income Fund s'est dessaisie de ses actifs d'autocars scolaires au cours de l'année et a fait l'achat de deux entreprises de camionnage exploitant des camions à plate-forme en Ontario, L.A. Dalton Systems et Hopefield Trucking Limited.

Les **propriétaires-exploitants** sont de petits exploitants indépendants qui possèdent ou qui louent leurs propres camions et remorques ou d'autres matériels à un transporteur ou qui travaillent directement pour un expéditeur. Il y avait environ 36 000 propriétaires-exploitants au Canada en 2004, contre 35 100 en 2003. Les propriétaires-exploitants offrent aux entreprises de camionnage une flexibilité d'exploitation accrue qui leur permet d'élargir ou, au contraire, de comprimer leur capacité selon l'évolution de la conjoncture.

Les **services de messageries** et les entreprises de livraison de colis font partie des activités de camionnage et offrent plusieurs des mêmes services que les transporteurs pour compte d'autrui. Toutefois, la plupart d'entre eux utilisent de petits fourgons grand volume, des automobiles et même des bicyclettes pour effectuer leurs

1 Today's Trucking, mars 2005.

2 *Globe and Mail*, globeinvestor.com, communiqués de presse de février et mars 2006.

livraisons. Le nombre de camions utilisés dans le secteur des messageries est relativement restreint, à hauteur d'environ 2 000. Parmi leurs services, il faut mentionner les envois le lendemain ou plus tard ou le même jour. En 2004, les services de messageries ont généré des recettes totales estimées à 6 milliards $, d'après un volume moyen de 2,4 millions de colis par jour. On recense environ 17 000 petites entreprises de messageries qui génèrent des recettes inférieures à 1 million $ par an. Même si ces petites entreprises représentent 97 % du nombre total de compagnies de messageries, elles ne concentrent que 14 % des recettes totales des services de messageries.

Les **services de camionnage privés** sont des entreprises qui transportent leurs propres marchandises mais qui, de temps à autre, peuvent transporter les biens d'autrui moyennant rémunération. Étant donné que les camions sont exploités par quelqu'un qui travaille pour un secteur en dehors des entreprises de camionnage pour compte d'autrui, la valeur des services ainsi fournis est saisie sous un autre segment hors camionnage des comptes nationaux (comme l'agriculture ou le secteur manufacturier). La plupart des entreprises qui sont propriétaires de leurs camions pour transporter leurs propres produits n'enregistrent normalement pas de recettes au titre de cette activité. L'estimation de 27 milliards $ au titre des services de camionnage privés doit donc être interprétée comme représentant les charges d'exploitation des camions de ces entreprises. Il faut donc faire preuve de prudence lorsqu'on utilise cette valeur estimative. Pour estimer la valeur des services de camionnage privés en 2004, on a appliqué les hausses ou les baisses de pourcentage du secteur des entreprises pour compte d'autrui depuis 1998 à la valeur des services de camionnage privés telle que calculée dans l'étude de janvier 1998 intitulée *Profil des services de camionnage privés au Canada*.

Autres désigne le segment de l'industrie qui utilise des *camions pour transporter* des marchandises à des fins non commerciales. Par exemple, les administrations municipales exploitent certains des parcs les plus importants de véhicules automobiles, comme des camions qui servent de plates-formes à des matériels spécialisés pour le ramassage des ordures, l'émondage des arbres, des grues ou des déneigeuses; quant aux entreprises de construction, elles utilisent des camions et des remorques pour transporter des machines lourdes d'un chantier à un autre.

Le nombre annuel de faillites dans l'industrie du camionnage a régulièrement baissé depuis cinq ans. Les 506 faillites enregistrées en 2005 ont été le plus faible nombre depuis 1998. Le nombre de faillites a reculé de 9 % en 2003, de 19 % en 2004 et de 14 % en 2005. Ces baisses sont plus marquées que celles observées dans d'autres secteurs de l'économie. Le tableau A7-1 de l'addenda illustre le nombre de faillites dans l'industrie du camionnage par rapport à l'économie, par région, entre 1990 et 2005.

Sur le plan des recettes, les transporteurs de marchandises diverses continuent de dominer le secteur du camionnage pour compte d'autrui, puisqu'ils ont concentré près de 60 % des recettes de ce segment en 2004. Les marchandises spécialisées ont représenté 17 % du total des recettes. Le tableau 7-1 compare les recettes des grandes entreprises de camionnage pour compte d'autrui selon les types de marchandises transportées entre 2000 et 2004.

TABLEAU 7-2 : RECETTES DES TRANSPORTEURS POUR COMPTE D'AUTRUI SELON LE SECTEUR D'ACTIVITÉS, 2000 – 2004

(millions de dollars)

Secteur d'activités	*2000*	*2002*	*2004[1]*	*% du total 2000*	*2002*	*2004*
Marchandises diverses	12 953	13 957	16 553	58,6	59,1	58,2
Déménageurs	794	693	857	3,6	2,9	3,0
Liquides en vrac	1 773	1 932	2 359	8,0	8,2	8,3
Solides en vrac	1 557	1 602	2 236	7,0	6,8	7,9
Produits forestiers	1 214	1 246	1 420	5,5	5,3	5,0
Autres produits spécialisés	3 812	4 179	5 020	17,2	17,7	17,6
Total	**22 103**	**23 609**	**28 447**	**100,0**	**100,0**	**100,0**

(nombre estimatif de transporteurs)

Secteur d'activités	*2000*	*2002*	*2004[1]*	*% du total 2000*	*2002*	*2004*
Marchandises diverses	3 248	3 416	3 642	34,9	35,3	36,1
Déménageurs	374	545	588	4,0	5,6	5,8
Liquides en vrac	692	799	782	7,4	8,3	7,7
Solides en vrac	1 666	1 486	1 546	17,9	15,3	15,3
Produits forestiers	1 252	904	907	13,4	9,3	9,0
Autres produits spécialisés	2 085	2 532	2 631	22,4	26,2	26,1
Total	**9 317**	**9 682**	**10 096**	**100,0**	**100,0**	**100,0**

Notes : Comprend les transporteurs pour compte d'autrui de marchandises qui engrangent des recettes annuelles d'au moins 30 000 $.
1 Petits transporteurs pour compte d'autrui : recettes estimées en 2004.

Sources : *Transports Canada, d'après l'Enquête trimestrielle sur les transporteurs routiers de marchandises de Statistique Canada (2000-2004) et l'Enquête annuelle sur les transporteurs routiers de marchandises (petits transporteurs pour compte d'autrui), Bulletin de service, catalogue nº 50-002.*

TABLEAU 7-3 : RÉPARTITION DE L'ENSEMBLE DES RECETTES DES ENTREPRISES DE CAMIONNAGE POUR COMPTE D'AUTRUI SELON LA TAILLE DES TRANSPORTEURS, 2000 – 2004

	Petits transporteurs (moins de 1 million $)		*Transporteurs de taille moyenne (1-12 millions $)*		*Gros transporteurs (12-25 millions $)*		*Très gros transporteurs (plus de 25 millions $)*		*Total Général*
Year	*Recettes (millions $)*	*Part % du total*	*Recettes (millions $)*	*Part % du total*	*Recettes (millions $)*	*Part % du total*	*Recettes (millions $)*	*Part % du total*	*Recettes (millions $)*
2000	1 366	6,2	9 514	43,0	4 660	21,1	6 562	29,7	22 103
2001	1 512	6,3	11 277	47,1	4 506	18,8	6 662	27,8	23 958
2002	1 586	6,7	10 073	42,7	5 091	21,6	6 859	29,1	23 609
2003[1]	1 590	6,5	9 967	41,0	5 561	22,9	7 186	29,6	24 304
2004[1]	1 800	6,3	11 964	42,1	7 292	25,6	7 391	26,0	28 447

Notes : Comprend les transporteurs pour compte d'autrui de marchandises qui engrangent des recettes annuelles d'au moins 30 000 $.
1 Les recettes des petits transporteurs pour compte d'autrui en 2003 et 2004 sont des estimations.

Sources : Transports Canada, d'après l'Enquête trimestrielle sur les transporteurs routiers de marchandises de Statistique Canada (2000-2004) et l'Enquête annuelle sur les transporteurs routiers de marchandises (petits transporteurs pour compte d'autrui), Bulletin de service, catalogue nº 50-002

Le tableau 7-3 illustre les recettes des entreprises de camionnage pour compte d'autrui selon la taille du transporteur entre 2000 et 2004, telles que mesurées par quatre tranches de revenus annuels : moins de 1 million $; de 1 à 12 millions $; de 12 à 25 millions $; et 25 millions $ ou plus. Même si les recettes globales ont presque triplé depuis 1991, la part des recettes des grands transporteurs (qui gagnent entre 12 et 25 millions $) est passée de 11 % en 1991 à 21 % en 2000 et à près de 26 % en 2004. Les tableaux A7-2 et A7-3 de l'addenda illustrent les mêmes données sur une plus longue durée.

Les ventes déclarées de camions de classe 8[3] accusent des fluctuations annuelles qui s'expliquent par un certain nombre de facteurs, notamment la rentabilité des transporteurs, les politiques des transporteurs sur le remplacement de leur parc et la demande de services de camionnage. La demande de nombreux services de camionnage a tendance à augmenter ou à diminuer selon la conjoncture du marché, tandis que les fluctuations de la conjoncture se manifestent généralement de façon plus marquée dans la demande finale de services de camionnage. Depuis le ralentissement de l'activité économique au Canada et aux États-Unis en 2001, les ventes de camions ont progressé régulièrement chaque année pour atteindre un niveau record de 35 281 véhicules en 2005. La figure 7-1 illustre les ventes de camions de classe 8 entre 1990 et 2005.

FIGURE 7-1 : VENTES DE CAMIONS DE CLASSE 8 AU CANADA, 1990 – 2005

Source : Association canadienne des constructeurs de véhicules

INDUSTRIE DE L'AUTOBUS/AUTOCAR

Il est difficile de classer par catégories les services fournis par l'industrie canadienne de l'autobus/autocar en raison de la diversité des services offerts et du fait que les exploitants individuels et les entreprises fournissent couramment des services dans plusieurs des catégories reconnues[4]. Par exemple, Laidlaw International Inc. est à la fois un grand exploitant d'autobus scolaires et, sous la raison sociale de Greyhound, le plus important fournisseur de services interurbains réguliers au Canada et aux États-Unis. La plupart des exploitants d'autobus/autocars dans toutes les catégories offrent une forme quelconque de services d'affrètement.

Services interurbains réguliers – Les services interurbains relient toutes les provinces et les territoires du Canada, à l'exception du Nunavut. L'exploitant le plus important au Canada est Greyhound et ses filiales, qui, comme nous l'avons vu, appartiennent à Laidlaw. Greyhound exploite des services principalement en Ontario et dans les quatre provinces de l'Ouest. Le Groupe Orléans est le principal fournisseur de services au Québec et dans les provinces maritimes, sous la raison sociale d'Orléans Express au Québec et d'Acadian dans les Maritimes. Il y a un certain nombre de transporteurs régionaux et locaux plus petits, en particulier au Québec.

Services d'affrètement/navette et autres services commerciaux – Il s'agit d'un groupe diversifié de services. Les exploitants de services d'affrètement et d'excursion desservent avant tout le marché des voyages discrétionnaires. La desserte des aéroports est l'une des formes les plus courantes des services de navette par autobus. Parmi les autres services commerciaux, il faut mentionner les services sous-traités, en vertu desquels le transporteur offre un service régulier à un groupe particulier, généralement des services pour se rendre au

3 Camions dont le poids nominal brut dépasse 15 000 kg.

4 Le Canada utilise le Système de classification des industries de l'Amérique du Nord (SCIAN) depuis 1997. Le SCIAN ventile l'industrie du transport par autobus/autocar en six segments : les commissions de transport en commun; le transport interurbain et rural par autobus (interurbain à horaire fixe); le transport d'écoliers et d'employés par autobus; l'industrie du transport nolisé par autocar; les autres services de transport terrestre de passagers (services de navette); et le transport panoramique/touristique.

travail payés par l'employeur. Certaines compagnies plus importantes fournissent d'autres services, Pacific Western Transportation Ltd. étant l'exemple le plus illustre. D'autres entreprises, comme Brewster Transportation & Tours et Coach Canada, se concentrent sur le marché des services d'affrètement/excursion. Pacific Western et Coach Canada offrent également des services réguliers respectivement en Alberta et en Ontario.

Transport scolaire – Les exploitants de services de transport scolaire assurent le transport des élèves entre la maison et l'école. Alors que certaines administrations scolaires au Canada offrent directement ce service, la plupart le sous-traitent à des exploitants privés. À part Laidlaw, les principaux exploitants de services de transport scolaire sont First Bus, Pacific Western et Stock Transportation. La plupart des exploitants de services de transport scolaire offrent également certains services d'affrètement.

Services de transport en commun – Plus de 90 villes, municipalités régionales et autres zones urbaines dans toutes les provinces canadiennes et deux des territoires offrent des services de transport en commun. Dans l'ensemble, l'industrie dessert plus de 20 millions de Canadiens au moyen d'autobus, d'autocars, de trolleybus, de tramways, de véhicules légers et lourds sur rail ainsi que de fourgonnettes et de taxis. Certaines commissions de transport en commun offrent aussi des services de transport scolaire et des services d'affrètement ainsi que des services de transport adapté.

TRANSPORT PAR AUTOCAR

Ensemble, les quelque 1 500 exploitants qui forment l'industrie canadienne de l'autocar transportent plus de 1,5 milliard de passagers par an. En 2004, l'industrie de l'autocar a généré pour près de 7,7 milliards $ de recettes totales[5], ce qui comprend les subventions d'exploitation et d'immobilisations de l'État. On peut analyser cette industrie par segment (c.-à-d. selon le type d'activités définies dans le SCIAN) ou selon le type de service offert.

Segments des services d'autocar (SCIAN) – En 2004, les services de transport en commun ont été de loin le secteur le plus important, avec près de 67 % des recettes totales de l'industrie, y compris les subventions gouvernementales (ou 49 % des recettes totales, si l'on exclut les subventions de l'État). Les subventions d'exploitation et d'immobilisations des gouvernements ont représenté 53 % des recettes totales des services de transport en commun, alors qu'une fraction de leurs recettes proviennent d'autres types de services d'autobus.

Le segment du « transport scolaire » s'est classé au deuxième rang, avec environ 25 % des recettes totales de l'industrie (à l'exclusion des subventions de l'État), et a précédé les exploitants de services interurbains et de services d'affrètement/excursion. Pratiquement tous ces exploitants, peu importe leur type d'activités principal, ont offert d'autres types de services, ce qui témoigne du caractère hétérogène de cette industrie.

Types de services – Depuis un certain nombre d'années, la diversification de l'industrie, les fusions et les acquisitions, de même que les rapports consolidés, ont obscurci les différents segments de l'industrie. De ce fait, l'approche d'évaluation de l'industrie par « segment » est moins fiable[6]. L'analyse par « type de service » permet de se faire une meilleure idée des activités de l'industrie. Dans l'ensemble, l'industrie de l'autocar a progressé de 5,5 milliards $ en 1997 à 7,7 milliards $ en 2004, soit un taux de croissance annuel moyen de plus de 5 %. Toutefois, cette croissance a été inégalement répartie parmi les différents services, oscillant d'une croissance nulle pour les « autres recettes des passagers » à 7,9 % pour les services « d'affrètement, de navette et d'excursion », qui ont enregistré les meilleurs résultats parmi les différents types de services durant cette période.

Les recettes des types de services sont plus élevées depuis 2001, grâce à une nouvelle enquête sur le transport en autobus qui a porté sur un plus grand nombre d'entreprises[7]. Sur le plan des passagers transportés, les services de transport en commun (y compris les exploitants de services de transport urbain et d'autres exploitants qui offrent les mêmes types de services) ont transporté 1 700 millions de passagers en 2004, soit une hausse de 2,5 % par rapport à 2003. Pour ce qui est des services interurbains, Transports Canada estime que 15,5 millions de passagers interurbains ont été transportés en 2004, soit une hausse de 10 % par rapport au total de 2003. Cette hausse témoigne d'un retour aux niveaux de 2002 et d'un rétablissement après les événements de 2003[8] qui ont compromis le tourisme au Canada. Le tableau 7-4 illustre les recettes des différents services d'autocar entre 1997 et 2004.

TRANSPORTS EN COMMUN

En 2004, les exploitants de services de transport en commun ont engrangé des recettes de 5,2 milliards $, soit une hausse de 4,2 % par rapport à 2003. Les subventions gouvernementales demeurent la principale source des recettes, à hauteur de 53 % du total. Viennent ensuite les services de transport en commun, à hauteur de 44 %. Entre 1996 et 2004, les subventions de l'État ont

5 Les estimations des recettes de l'industrie du transport par autocar proviennent de Transports Canada car Statistique Canada n'a pas encore publié les résultats de son enquête auprès des compagnies d'autocars et des commissions de transport en commun (en cours de révision).

6 Par exemple, entre 1995 et 2000, l'approche par « segment » n'a pas mesuré fidèlement l'industrie du transport par autocar, car certains transporteurs interurbains réguliers étaient mentionnés comme des exploitants de services de transport scolaire en raison des rapports financiers consolidés attribuables aux fusions et aux acquisitions. C'est l'un des nombreux facteurs qui ont incité Statistique Canada à remodeler le sondage auprès des autocars de passagers (mis en œuvre en 2001) pour recueillir des données à la fois sur l'industrie et sur les activités.

7 Entre 1994 et 2000, l'enquête sur le transport des voyageurs par autobus et sur le transport urbain n'a visé que les entreprises dont les recettes brutes annuelles se chiffraient à au moins 200 000 $. Depuis 2001, la nouvelle enquête sur le transport des voyageurs par autobus vise toutes les entreprises qui comptent au moins un établissement offrant des services d'autobus et de transport en commun.

8 L'épidémie de SRAS (syndrome respiratoire aigu sévère) au printemps 2003, le conflit en Irak et la panne de courant en août 2003 qui s'est abattue sur le nord-est des États-Unis et le sud de l'Ontario ont été parmi les événements qui ont compromis les voyages d'affaires et le tourisme.

TABLEAU 7-4 : RECETTES DE L'INDUSTRIE DU TRANSPORT EN AUTOCAR SELON LE TYPE DE SERVICE, 1997 – 2004

(millions de dollars)

	1997	*1998*	*1999*	*2000*	*2001*[1]	*2002*	*2003*[2]	*2004*[3]
Nombre d'entreprises	877	1 110	1 062	968	1 813	1 715	1 497	1 500
Types de services								
Transport en commun	1 672	1 694	1 817	1 956	2 092	2 234	2 317	2 500
Transport scolaire	826	894	915	964	1 112	1 220	1 233	1 250
Services d'affrètement, de navette et d'excursion	316	369	352	449	469	506	552	540
Services interurbains réguliers	241	240	236	271	332	329	319	370
Autres recettes passagers/d'exploitation	191	216	219	225	246	283	197	190
Livraison express de colis	79	87	88	96	98	100	101	105
Total (à l'exclusion des subventions gouvernementales)	**3 326**	**3 499**	**3 627**	**3 961**	**4 349**	**4 672**	**4 719**	**4 955**
Subventions gouvernementales[4]	2 137	2 386	2 562	2 271	2 355	2 440	2 774	2 780
Total	**5 463**	**5 885**	**6 189**	**6 231**	**6 703**	**7 112**	**7 493**	**7 735**

1. De 1997 à 2000 : comprend les exploitants dont les recettes annuelles sont supérieures à 200 000 $; à compter de 2001, une nouvelle enquête « sur le transport des voyageurs par autobus et sur le transport urbain » de Statistique Canada vise un plus grand nombre d'entreprises d'autobus (sans seuil de recettes).
2. Données préliminaires de 2003.
3. Données estimées par Transports Canada.
4. Comprend les subventions d'exploitation et d'immobilisations du gouvernement.

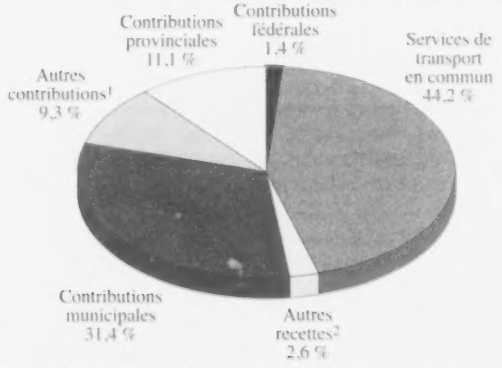
Sources : Transports Canada, d'après les données de Statistique Canada, Statistiques sur le transport des voyageurs par autobus et sur le transport urbain, *catalogue nº 53-215, et Statistique Canada,* Bulletin de service, *catalogue nº 50-002, totalisation spéciale reposant sur le SCIAN et les données de l'Association canadienne du transport urbain (ACTU).*

progressé au rythme moyen annuel de 3,8 %. Durant la même période, les recettes d'exploitation des commissions de transport en commun ont augmenté de 5,2 % par an. Il s'ensuit que la part des subventions de l'État dans les recettes globales des commissions de transport en commun a reculé de 56 % à 53 %. Le tableau A7-4 de l'addenda illustre les services payants fournis par les exploitants de services de transport en commun durant la période 1996-2004. La figure 7-2 illustre la provenance des recettes des exploitants de services de transport en commun en 2004.

Les usagers des transports en commun ont diminué au début des années 1990, pour atteindre un plancher de 1,353 milliard de passagers en 1996. Depuis lors (à part une légère baisse enregistrée en 2001), le nombre d'usagers a régulièrement augmenté, pour atteindre le chiffre de 1,598 milliard de passagers en 2004, soit le plus haut niveau enregistré depuis 20 ans. De même, la distance parcourue par les véhicules de transport en commun a fait un bond, passant de 716,4 millions de véhicules-kilomètres en 1996 à 887,1 millions en 2004. Cela représente une hausse annuelle moyenne de 2,7 %. Pour des données sur le nombre d'usagers et la distance parcourue sur une plus longue durée, voir le tableau A7-5 de l'addenda. La figure 7-3 illustre la dynamique à long terme du secteur des transports en commun entre 1982 et 2004.

Le parc de véhicules de transport en commun a lui aussi augmenté durant cette période au taux annuel moyen de 2 %, pour passer de 13 049 à 15 236 véhicules entre 1996 et 2004. Le changement majeur survenu dans la composition du parc a été le remplacement des autobus classiques par des autobus plus accessibles à plancher surbaissé, dont le nombre est passé de 499 en 1996 à 5 013 en 2004, soit une hausse de 5 % à 44 % du nombre total d'autobus classiques. Pour d'autres précisions sur la composition du parc de véhicules de transport en commun durant cette période, voir le tableau A7-6 de l'addenda.

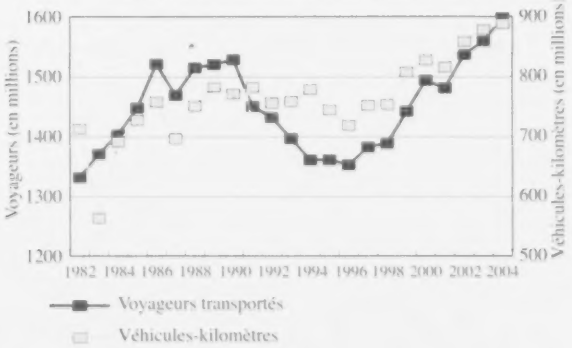
FIGURE 7-2 : RECETTES TOTALES SELON LA PROVENANCE, SECTEUR DES TRANSPORTS EN COMMUN, 2004



1. « Autres contributions » englobent les impôts spécialement affectés, les transferts des organismes régionaux, les fonds de réserve.
2. « Autres recettes » englobent les services d'affrètement, le transport scolaire et d'autres services de transport des passagers.

Source : Totalisations de Transports Canada d'après les données de l'Association canadienne du transport urbain (ACTU).

FIGURE 7-3 : DYNAMIQUE À LONG TERME DES TRANSPORTS EN COMMUN, 1982 – 2004



Source : Statistique Canada, « Statistiques sur le transport des voyageurs par autobus et sur le transport urbain », catalogue nº 53-215; totalisations spéciales reposant sur les données de l'Association canadienne du transport urbain (ACTU).

TRANSPORT DES PASSAGERS

PARC DE VÉHICULES LÉGERS ET UTILISATION

Selon l'Enquête sur les véhicules au Canada de 2004, 17,7 millions de véhicules légers étaient immatriculés dans les 10 provinces (les données se rapportent aux véhicules d'une masse brute inférieure à 4 500 kg). Sur ce nombre, 10,1 millions étaient des voitures de tourisme et des familiales, 2,8 millions, des fourgonnettes, 1,3 million, des véhicules utilitaires sport (VUS), et 3,4 millions, des camionnettes. En tant que groupe, les camions légers et les fourgonnettes représentaient près de 43 % du parc de véhicules légers. Comme en témoigne le tableau 7-5, les fourgonnettes et les camions légers ont parcouru en moyenne une distance supérieure de près de 11 % à celle des voitures de tourisme, accumulant près de 17 000 km par an, contre 15 300 km aux voitures de tourisme et aux familiales. Le nombre total de véhicules-kilomètres parcourus s'est chiffré à 154 milliards pour les voitures de tourisme et les familiales (54 %) et à 128 milliards pour les fourgonnettes et les camions légers (45 %). Les fourgonnettes et les camions légers ont également enregistré un taux d'occupation légèrement supérieur à celui des voitures de tourisme, représentant environ 48 % des passagers-kilomètres des véhicules légers. Cela donne un taux d'occupation moyen de 1,75 personne par camion léger ou fourgonnette, contre 1,57 par voiture ou familiale.

TABLEAU 7-5 : STATISTIQUES SUR LE PARC DES VÉHICULES LÉGERS, 2004

		Camions légers/fourgonnettes					
	Voitures/ familiales	*Fourgon-nettes*	*VUS*	*Camion-nettes*	*Total partiel*	*Autre*	*Total des véhicules légers*
Véhicules (millions)	10,1	2,8	1,3	3,4	7,6	0,1	17,7
Part en %	56,9	16,1	7,5	19,2	42,8	0,3	100,0
Véhicules-km (milliards)	154,0	47,8	24,0	56,2	128,0	1,4	283,4
Part en %	54,3	16,9	8,5	19,8	45,2	0,5	100,0
Passagers-km (milliards)	242,2	95,9	41,8	87,0	224,7	2,6	469,5
Part en %	51,6	20,4	8,9	18,5	47,9	0,6	100,0
Litres de carburant (milliards)	14,4	6,2	3,2	7,9	17,2	0,1	31,7
Part en %	45,2	19,4	10,0	24,9	54,3	0,5	100,0
Distance parcourue (milliers de km)	15,3	16,8	18,1	16,5	16,9	23,2	16,0
Personnes par véhicule	1,57	2,01	1,74	1,55	1,75	1,87	1,66
Consommation de carburant (L/100 km)	9,3	12,9	13,1	14,1	13,5	10,6	11,2

Note : Les chiffres ne tiennent pas compte des territoires.

Source : Enquête sur les véhicules au Canada, Moyennes annuelles de 2004

Les camions plus lourds et les fourgonnettes consomment beaucoup plus d'essence que les voitures. La consommation de carburant des voitures de tourisme et des familiales a été en moyenne de 9,3 L/100 km, soit environ 30 % de moins que celle des fourgonnettes et des camions, qui s'est chiffrée à 13,5 L/100 km.

À quelques exceptions près (voir tableau 7-6), la répartition des véhicules légers, des véhicules-kilomètres et des passagers kilomètres par province/territoire a été généralement proportionnelle à celle de la population. Sur le plan de la motorisation (nombre de véhicules par tête), la plupart des administrations se sont situées autour de la moyenne nationale, qui est d'environ 555 véhicules par tranche de 1 000 habitants. L'Alberta, la Saskatchewan et le Yukon ont fait exception à la règle, leur taux étant supérieur de plus de 10 % à cette moyenne, de même que Terre-Neuve-et-Labrador et les deux autres territoires (Nord-Ouest et Nunavut), dont le taux a été au moins inférieur de 13 % à la moyenne. L'utilisation annuelle moyenne des véhicules a été de 16 000 km à l'échelle nationale, oscillant entre environ 14 500 km à Terre-Neuve et en Colombie-Britannique et 17 500 km en Nouvelle-Écosse. Le Nunavut a enregistré une moyenne inférieure à 9 000 km par an. Le taux d'occupation moyen des véhicules a été proche de la moyenne nationale, à hauteur de 1,7 personne par véhicule. La consommation moyenne de carburant des véhicules légers a oscillé entre un plancher de 10,3 L/100 km en Nouvelle-Écosse, à l'Île-du-Prince-Édouard et au Québec et un plafond de 12,4 L/100 km en Saskatchewan et en Alberta.

Compte tenu des changements apportés au registre des déplacements en 2004, le but des déplacements a été modifié pour refléter l'origine et la destination plutôt que le motif du déplacement. La répartition des déplacements des véhicules légers par origine est présentée au tableau 7-7. Près de la moitié des véhicules-kilomètres parcourus ont eu pour point d'origine le domicile du conducteur. Les déplacements pour se rendre à son lieu de travail normal ont représenté près de 15 % des véhicules-kilomètres, suivis des déplacements pour se rendre à un centre commercial ou rendre visite à quelqu'un d'autre, qui ont représenté chacun environ 8,5 % des véhicules-kilomètres. Les déplacements vers des destinations de type loisir ont représenté un peu plus de 5 % du total.

TABLEAU 7-6 : STATISTIQUES SUR LES VÉHICULES LÉGERS PAR PROVINCE/TERRITOIRE, 2004

					Moyennes			
	Véhicules (milliers)	*Véhicules-kilomètres (milliards)*	*Passagers-kilomètres (milliards)*	*Litres de carburant achetés (milliards)*	*Véhicules par tranche de 1 000 habitants*	*Distance Moyenne parcourue (milliers)*	*Passagers par véhicule*	*Consommation moyenne de carburant (L/100 km)*
Terre-Neuve-et-Labrador	247	3,6	6,2	0,4	477	14,5	1,7	10,9
Île-du-Prince-Édouard	75	1,1	1,9	0,1	544	15,3	1,7	10,3
Nouvelle-Écosse	518	9,1	16,4	0,9	553	17,5	1,8	10,3
Nouveau-Brunswick	437	7,1	12,0	0,8	581	16,3	1,7	11,4
Québec	4 144	66,4	108,2	6,8	549	16,0	1,6	10,3
Ontario	6 599	112,4	184,3	12,5	532	17,0	1,6	11,1
Manitoba	609	8,8	15,9	1,0	521	14,5	1,8	11,5
Saskatchewan	635	10,0	17,3	1,2	639	15,8	1,7	12,4
Alberta	2 137	32,0	51,3	4,0	667	15,0	1,6	12,4
Colombie-Britannique	2 285	32,8	55,9	3,9	544	14,4	1,7	11,9
Territoire du Yukon	23	0,4	N/D	N/D	760	17,1	N/D	N/D
Territoires du Nord-Ouest	19	0,2	N/D	N/D	449	12,4	N/D	N/D
Nunavut	3	0,0	N/D	N/D	99	8,9	N/D	N/D
Canada	**17 733**	**284,1**	**469,5**	**31,7**	**555**	**16,0**	**1,7**	**11,2**
Répartition en pourcentage								
Terre-Neuve-et-Labrador	1,4	1,3	1,3	1,2	86,0	90,4	105,8	97,8
Île-du-Prince-Édouard	0,4	0,4	0,4	0,4	98,1	95,7	102,1	92,1
Nouvelle-Écosse	2,9	3,2	3,5	2,9	99,6	109,1	109,3	92,4
Nouveau-Brunswick	2,5	2,5	2,6	2,6	104,8	101,6	102,2	102,4
Québec	23,4	23,4	23,0	21,5	99,0	100,0	98,6	91,9
Ontario	37,2	39,6	39,3	39,4	95,9	106,3	99,2	99,5
Manitoba	3,4	3,1	3,4	3,2	93,9	90,6	108,5	103,3
Saskatchewan	3,6	3,5	3,7	3,9	115,2	98,7	104,2	110,6
Alberta	12,1	11,3	10,9	12,5	120,3	93,4	97,1	111,4
Colombie-Britannique	12,9	11,6	11,9	12,4	98,1	89,7	103,1	106,9
Territoire du Yukon	0,1	0,1	N/D	N/D	137,0	106,9	N/D	N/D
Territoires du Nord-Ouest	0,1	0,1	N/D	N/D	80,9	77,5	N/D	N/D
Nunavut	0,02	0,01	N/D	N/D	17,9	55,3	N/D	N/D
Canada	**100,0**	**100,0**	**100,0**	**100,0**	**100,0**	**100,0**	**100,0**	**100,0**

Source : Enquête sur les véhicules au Canada, Moyennes annuelles de 2004

Si l'origine et la destination sont classées selon l'objectif primordial, il en résulte une distribution différente (voir tableau 7-8). Les déplacements professionnels ont représenté près de 23 % des véhicules-kilomètres parcourus alors que les déplacements pour aller magasiner en ont représenté plus de 13 % et les déplacements d'agrément, 8,5 %. Tous les autres motifs représentent 37 % des véhicules-kilomètres parcourus, dont près de 20 % des allers-retours ou des déplacements non spécifiés depuis le domicile du conducteur et retour.

Selon le tableau 7-9, plus de 40 % du parc de véhicules légers avait au plus 5 ans et près du tiers, au moins 10 ans. Les véhicules plus neufs ont parcouru en moyenne une plus grande distance que les véhicules plus anciens, oscillant de près de 20 000 km par an pour les véhicules de moins de 3 ans à 16 000 km par an pour les véhicules de 6 à 9 ans à à peine 10 600 km pour les véhicules

TABLEAU 7-7 : VÉHICULES-KILOMÈTRES DES VÉHICULES LÉGERS VENTILÉS SELON L'ORIGINE DU DÉPLACEMENT, 2004

Lieu	*Véhicules-km*	*Part (%)*
Domicile du conducteur	132,3	46,7
Domicile de quelqu'un d'autre	24,5	8,6
Lieu de travail normal du conducteur	41,7	14,7
Autre lieu de travail	10,4	3,7
École/garderie	4,2	1,5
Centre commercial/banque/ autre lieu d'affaires personnelles	24,0	8,5
Cabinet d'un médecin/dentiste	3,8	1,4
Lieu de loisir/divertissement/ récréation/restaurant	14,8	5,2
Station-service/restoroute	13,7	4,8
Autre	14,0	4,9
Total	**283,4**	**100,0**

Note : Les chiffres ne tiennent pas compte des territoires.

Source : Enquête sur les véhicules au Canada, Moyennes annuelles de 2004

TABLEAU 7-8 : DISTRIBUTION DES VÉHICULES-KILOMÈTRES SELON LE MOTIF DU DÉPLACEMENT, VÉHICULES LÉGERS, 2004

Déplacements :	*Véhicules-km*	*Part (%)*
Travail	65,0	22,9
Magasinage	37,7	13,3
Loisirs/divertissement	24,0	8,5
Autre	104,1	36,7
Non spécifié	52,7	18,6
Total	**283,4**	**100,0**

Notes : Les chiffres ne tiennent pas compte des territoires.
Le but du déplacement est calculé en ajoutant les trajets vers chaque destination et les retours au domicile du conducteur (p. ex. « Travail » comprend l'ensemble des véhicules-kilomètres parcourus pour se rendre au travail plus l'ensemble des véhicules-kilomètres pour rentrer du travail au domicile du conducteur).
Non spécifié désigne tous les déplacements dont l'origine et la destination sont le domicile du conducteur.

Source : Enquête sur les véhicules au Canada, Moyennes annuelles de 2004

TABLEAU 7-9 : STATISTIQUES SUR LES VÉHICULES LÉGERS SELON L'ÂGE DU VÉHICULE, 2004

	Véhicules		Véhicules-km		Litres de carburant consommés		Distance moyenne parcourue	Consommation de carburant
	Millions	*Part*	*Milliards*	*Part*	*Milliards*	*Part*	*(milliers de km)*	*(L/100 km)*
Moins de 3 ans	3,2	18,3	64,9	22,9	7,2	22,8	20,1	11,2
3 à 5 ans	4,2	23,5	73,9	26,1	8,0	25,3	17,8	10,8
6 à 9 ans	4,4	24,9	71,6	25,3	8,1	25,6	16,3	11,3
10 à 13 ans	3,3	18,4	45,2	15,9	5,0	15,8	13,9	11,1
14 ans et plus	2,6	14,9	27,8	9,8	3,3	10,5	10,6	12,0
Total	**17,7**	**100,0**	**283,4**	**100,0**	**31,7**	**100,0**	**16,0**	**11,2**

Note : Les chiffres ne tiennent pas compte des territoires.

Source : Enquête sur les véhicules au Canada. Moyennes annuelles de 2004.

de 14 ans ou plus. La consommation moyenne de carburant des véhicules légers a été pratiquement la même pour tous les véhicules de moins de 14 ans, soit un peu plus de 11 L/100 km. Les véhicules d'au moins 14 ans avaient une consommation de carburant supérieure de 7 % à la moyenne.

TRANSPORT DES MARCHANDISES

PARC DE POIDS LOURDS PAR PROVINCE/TERRITOIRE

L'Enquête sur les véhicules au Canada (voir tableau 7-10) contient également des données sur le parc de poids lourds et leurs caractéristiques d'utilisation. En 2004, il y avait plus de 600 000 camions immatriculés d'une masse brute égale ou supérieure à 4 500 kg. Le parc comprenait 325 000 camions de taille moyenne, d'une masse se situant entre 4 500 et 15 000 kg et 277 000 camions de classe 8 (poids lourds) d'une masse supérieure à 15 000 kg. Les trois quarts des poids lourds étaient concentrés dans trois provinces, l'Ontario (37 %), l'Alberta (près de 25 %) et le Québec (13 %). Près de 90 % du parc de camions de taille moyenne étaient concentrés dans cinq provinces. Plus de 20 milliards de véhicules-kilomètres ont été parcourus par les poids lourds en 2004, contre environ 7 milliards aux camions de taille moyenne. La répartition des véhicules-kilomètres des poids lourds a été encore plus concentrée en Ontario, en Alberta et au Québec, ces trois provinces représentant plus de 80 % des kilomètres parcourus.

Compte tenu du nombre de camions analogues et de la différence colossale dans les véhicules-kilomètres parcourus, il n'est pas étonnant que la distance moyenne parcourue par camion en 2004 ait été nettement supérieure pour les poids lourds que pour les camions de taille moyenne. En moyenne, les poids lourds ont parcouru près de 75 000 km par an, soit trois fois et demie de plus que les 21 000 km parcourus par les camions de taille moyenne. Selon la province, l'écart entre le nombre moyen de kilomètres parcourus par les poids lourds est lui aussi considérable, puisqu'il varie d'un plancher de 26 000 km par véhicule à l'Île-du-Prince-Édouard à 106 000 km par véhicule au Québec. L'utilisation des camions de taille moyenne dans l'ensemble des provinces et territoires a elle aussi affiché de grands écarts, oscillant entre un plancher d'à peine 9 000 km à l'Île-du-Prince-Édouard (6 000 km au Nunavut) et un plafond de plus de 28 000 km au Québec.

TABLEAU 7-10 : STATISTIQUES SUR LE PARC DE POIDS LOURDS PAR PROVINCE/TERRITOIRE, 2004

	Véhicules *(milliers)*		Véhicules-km *(millions)*		Répartition procentuelle *Véhicules*		*Véhicules-km*	
	Moyens	*Lourds*	*Moyens*	*Lourds*	*Moyens*	*Lourds*	*Moyens*	*Lourds*
Terre-Neuve-et-Labrador	3,7	2,7	47	118	1,1	1,0	0,7	0,6
Île-du-Prince-Édouard	1,5	2,6	13	68	0,5	0,9	0,2	0,3
Nouvelle-Écosse	7,3	6,9	143	363	2,2	2,5	2,1	1,7
Nouveau-Brunswick	5,6	3,9	102	123	1,7	1,4	1,5	0,6
Québec	48,9	37,3	1 382	3 938	15,1	13,4	19,9	19,0
Ontario	73,0	102,9	1 675	7 986	22,5	37,1	24,1	38,5
Manitoba	9,4	14,2	136	1 462	2,9	5,1	2,0	7,1
Saskatchewan	34,4	23,4	372	1 132	10,6	8,4	5,3	5,5
Alberta	78,3	68,3	1 776	4 855	24,1	24,6	25,5	23,4
Colombie-Britannique	60,5	12,9	1 282	516	18,7	4,6	18,4	2,5
Territoire du Yukon	1,2	1,2	22	108	0,4	0,4	0,3	0,5
Territoires du Nord-Ouest	0,6	1,0	8	61	0,2	0,4	0,1	0,3
Nunavut	0,2	0,1	3	1	0,07	0,04	0,04	0,00
Canada	**324,5**	**277,3**	**6 960**	**20 730**	**100,0**	**100,0**	**100,0**	**100,0**

Note : Les camions de taille moyenne ont une masse brute entre 4,5 et 15 tonnes; les poids lourds ont pour leur part une masse brute égale ou supérieure à 15 tonnes.

Source : Enquête sur les véhicules au Canada. Moyennes annuelles de 2004.

CONFIGURATION DES POIDS LOURDS

Le tableau 7-11 donne un point de vue différent sur le parc de poids lourds/camions de taille moyenne en fonction de leur configuration. La majorité des camions étaient des camions porteurs (ce qui signifie que le bloc-moteur et la caisse destinée au transport des marchandises reposent sur le même châssis), dont 362 000 étaient immatriculés dans les 10 provinces. Environ 175 000 camions étaient des semi-remorques (c.-à-d. que l'unité motrice tracte la remorque qui ne fait pas partie de l'unité) et le solde, soit environ 60 000 véhicules, étaient classés comme autres véhicules. Alors que les tracteurs semi-remorques représentaient à peine 30 % du parc, ils ont concentré plus de 60 % des véhicules-kilomètres parcourus par les camions, soit 17,1 milliards. À nouveau, cette tendance s'explique par l'énorme écart dans la distance moyenne parcourue par véhicule. Les camions porteurs ont parcouru un peu plus de 25 000 km par an, alors que les semi-remorques en ont parcouru près de 100 000. La consommation de carburant des poids lourds s'est chiffrée en moyenne à 32 L/100 km, les camions porteurs consommant en moyenne 29 L/100 km et les semi-remorques, près de 34 L/100 km (voir tableau 7-11).

Le tableau 7-12 fournit d'autres précisions sur la configuration des poids lourds. Les camions de taille moyenne étaient pour la plupart des camions porteurs qui ont assuré près de 87 % des kilomètres parcourus dans cette configuration. En revanche, les poids lourds étaient dominés par diverses combinaisons de tracteurs semi-remorques, la configuration la plus populaire étant celle d'un tracteur et d'un semi-remorque (le camion classique à 18 roues), qui a représenté les deux tiers des véhicules-kilomètres parcourus par les poids lourds. Les camions porteurs ont représenté à peine 16 % des véhicules-kilomètres parcourus par les poids lourds.

Le tableau 7-13 illustre les utilisations types des camions de taille moyenne et des poids lourds. Les camions de taille moyenne ont été affectés à tout un éventail d'utilisations : le transport de marchandises ou d'équipements, qui est une utilisation classique, a représenté 61 % des véhicules-kilomètres parcourus, alors que les fonctions sans rapport avec le transport des marchandises, comme les appels de service, ont représenté 34 % des véhicules-kilomètres. Ces dernières fonctions témoignent du fait que les camions de taille moyenne n'ont pas été exclusivement affectés à des activités de transport pour compte d'autrui ou à des services de camionnage privés. Sur les 6,9 milliards de véhicules-kilomètres parcourus par les camions de taille moyenne dans les 10 provinces, 6 % l'ont été à vide.

Pour leur part, les poids lourds ont été affectés au rôle qui leur est classiquement dévolu et qui consiste à transporter des marchandises ou des équipements, rôle qui a concentré près de 75 % des véhicules-kilomètres. À peine 11 % des véhicules-kilomètres parcourus l'ont été à d'autres fins professionnelles, et environ 13 % l'ont été à vide.

TRANSPORT POUR COMPTE D'AUTRUI/CAMIONNAGE PRIVÉ

Le tableau 7-14 propose une ventilation des activités des poids lourds selon qu'il s'est agi de services pour compte d'autrui ou de camionnage privé. Les entreprises de camionnage pour compte d'autrui fournissent des services de camionnage à d'autres entreprises moyennant rémunération alors que les exploitants privés (comme les boulangeries, les brasseries) transportent généralement leurs propres marchandises. Les propriétaires-exploitants sont propriétaires de leur camion et fournissent des services de camionnage à d'autres

TABLEAU 7-12 : VÉHICULES-KILOMÈTRES PARCOURUS SELON LA CONFIGURATION DÉTAILLÉE, 2004

	Taille moyenne (%)	*Poids lourds (%)*
Camion porteur	87,0	16,1
Tracteur seulement	0,4	3,6
Tracteur et 1 remorque	1,6	67,3
Tracteur et 2 remorques	-	11,2
Tracteur et 3 remorques	-	0,1
Autre	11,0	1,7
Total des véhicules-km (milliards)	**6,9**	**20,6**

Notes : Les chiffres désignent tous les camions dont la masse brute est d'au moins 4,5 tonnes. Les chiffres ne tiennent pas compte des territoires et des autobus/autocars.

Source : Enquête sur les véhicules au Canada, 2004

TABLEAU 7-13 : UTILISATION DES POIDS LOURDS, 2004

	Camions de taille moyenne		*Poids lourds*	
	Véhicules-km	*Part (%)*	*Véhicules-km*	*Part (%)*
Transport de marchandises/ équipements	4 193	61	15 489	75
Parcours à vide	384	6	2 800	14
Autre	2 350	34	2 271	11
Total	**6 927**	**100**	**20 560**	**100**

Notes : Les chiffres sont exprimés en milliards et s'appliquent à tous les camions d'une masse brute d'au moins 4,5 tonnes. Les chiffres ne tiennent pas compte des territoires et des autobus/autocars.

Source : Enquête sur les véhicules au Canada, 2004

TABLEAU 7-11 : STATISTIQUES SUR LES POIDS LOURDS, SELON LA CONFIGURATION, 2004

	Véhicules		Véhicules-km		Carburant (litres)		Distance moyenne parcourue	Consommation de carburant
	Milliers	*Part*	*Milliards*	*Part*	*Milliards*	*Part*	*(milliers de km)*	*(litres/100 km)*
Camion porteur	362	60,7	9,1	33,3	2,6	29,9	25,2	28,7
Semi-remorque	175	29,2	17,1	62,3	5,9	66,7	97,9	34,3
Autre	60	10,1	1,2	4,5	0,3	3,4	20,4	24,1
Total	**598**	**100,0**	**27,5**	**100,0**	**8,8**	**100,0**	**46,0**	**32,0**

Note : Les chiffres désignent tous les camions dont la masse brute est d'au moins 4,5 tonnes. Les chiffres ne tiennent pas compte des territoires et des autobus/autocars.

Source : Enquête sur les véhicules au Canada, 2004

particuliers ou à des entreprises moyennant rémunération. Ils sont semblables aux entreprises pour compte d'autrui, mais à une échelle nettement réduite.

Le camionnage privé est concentré sur des trajets de courte distance au moyen de camions essentiellement de taille moyenne. Les entreprises privées exploitent plus de la moitié des camions de taille moyenne immatriculés, alors que 13 % sont exploités par des entreprises pour compte d'autrui et 18 %, par des propriétaires-exploitants. En outre, près de 75 % du parc exploité par des entreprises privées est constitué de camions de taille moyenne. En revanche, les propriétaires-exploitants représentent à peine 22 % du parc des poids lourds, les exploitants pour compte d'autrui en représentant 45 % et les propriétaires-exploitants, environ 25 %. Les poids lourds, qui représentent les trois quarts du total, dominent les parcs des entreprises pour compte d'autrui. Dans l'ensemble, les camionneurs privés ont exploité 39 % du parc des camions, alors que 28 % a été exploité par des camionneurs pour compte d'autrui, 21 %, par des propriétaires-exploitants, et 12 %, par d'autres/conducteurs inconnus.

L'utilisation des véhicules a été radicalement différente entre les transporteurs pour compte d'autrui et les transporteurs privés. Près de la moitié des véhicules-kilomètres ont été parcourus par des exploitants pour compte d'autrui, près du quart, par des propriétaires-exploitants, et à peine un cinquième, par des exploitants privés. La distance moyenne parcourue a penché fortement en faveur des exploitants pour compte d'autrui, puisqu'ils ont parcouru plus de 80 000 km par an, alors que les camionneurs privés en ont parcouru à peine 24 000 km et les propriétaires-exploitants, 53 000 km. Les poids lourds exploités par des entreprises pour compte d'autrui ont accumulé près de 100 000 km en 2004, contre seulement 40 000 pour les entreprises de camionnage privées.

TRANSPORT DES MARCHANDISES PAR CAMION

TRAFIC DES CAMIONS AU CANADA

Au moment d'aller sous presse, on ne disposait d'aucune donnée sur le trafic des camions en 2004 exprimé en tonnes, en tonnes-kilomètres et en recettes de transport selon l'origine et la destination. Une nouvelle enquête sur l'origine et la destination des marchandises acheminées par camion a été mise au point et mise en place par Statistique Canada, 2004 étant l'année de référence. Toutefois, ces données ne sont pas encore accessibles aux usagers. On a donc utilisé les données sur le commerce (selon la valeur) pour estimer le trafic des camions en 2004.

TRAFIC DES CAMIONS PAR SECTEUR

Les données les plus récentes dont on dispose au sujet des échanges intérieurs[9] datent de 2002. La valeur des marchandises transportées à l'échelle nationale par tous les modes de transport est estimée à environ 581 milliards $, dont 77 % (448,7 milliards $) dans le secteur intraprovincial et 23 % (132,1 milliards $) dans le secteur interprovincial. L'Ontario a dominé les échanges intraprovincaux avec 181,4 milliards $ de marchandises transportées ou 40 % de l'ensemble du commerce intraprovincial des marchandises. Le Québec s'est classé au deuxième rang, avec une part de 21 %, et a été suivi par l'Alberta, à 17 %, et la Colombie-Britannique, à 10 %.

Étant donné que la ventilation par mode n'était pas disponible à partir des données d'« entrée-sortie », une estimation brute de la valeur du commerce intérieur assuré par camion a pu être établie à partir de

TABLEAU 7-14 : UTILISATION DES POIDS LOURDS SELON LE TYPE D'EXPLOITATION, 2004

	Nombre de véhicules (milliers)			*Véhicules-km (milliards)*			*Distance moyenne parcourue (milliers de km)*		
	Moyens	*Lourds*	*Total*	*Moyens*	*Lourds*	*Total*	*Moyens*	*Lourds*	*Total*
Pour compte d'autrui	41	125	166	1,2	12,2	13,4	30,2	97,4	80,9
Propriétaire-exploitant	59	67	125	1,6	5,1	6,6	27,0	75,7	52,9
Privé	174	60	234	3,2	2,4	5,5	18,2	39,6	23,7
Autre	49	24	72	0,9	1,0	1,9	19,1	41,4	26,4
Total	**323**	**275**	**598**	**6,9**	**20,6**	**27,5**	**21,5**	**74,8**	**46,0**
Pourcentage									
Pour compte d'autrui	12,7	45,4	27,7	17,8	59,2	48,8	140,6	130,3	175,8
Propriétaire-exploitant	18,2	24,3	21,0	22,8	24,6	24,1	125,8	101,2	115,1
Privé	54,1	21,8	39,2	45,9	11,5	20,2	84,9	52,9	51,5
Autre	15,1	8,6	12,1	13,5	4,7	6,9	89,1	55,4	57,4
Total	**100,0**	**100,0**	**100,0**	**100,0**	**100,0**	**100,0**	**100,0**	**100,0**	**100,0**

Note : Les chiffres désignent tous les camions dont la masse brute est d'au moins 4,5 tonnes. Les chiffres ne tiennent pas compte des territoires et des autobus autocars.

Source : Enquête sur les véhicules au Canada, 2004

9 Les courants des échanges interprovinciaux sont estimés à l'aide du Système provincial d'information sur les comptes nationaux, qui repose sur les entrées et les sorties. Statistique Canada a récemment publié une nouvelle série chronologique (1997-2002) qui repose sur le Système de classification des industries de l'Amérique du Nord (SCIAN), mais qui ne comporte pas de ventilation modale des courants d'échanges provinciaux.

TABLEAU 7-15 : PART DU TRAFIC DES ENTREPRISES DE CAMIONNAGE POUR COMPTE D'AUTRUI DANS LE SECTEUR INTÉRIEUR, 2003

(Millions tonnes)

	Intraprovincial	*Interprovincial*	*Total*	*Part (%)*
Camionnage pour compte d'autrui	168,42	51,35	219,77	49,4
Chemin de fer	46,37	109,87	156,24	35,1
Transport maritime	47,64	20,66	68,30	15,4
Transport aérien	N/D	N/D	0,45	0,1
Total	**262,43**	**181,88**	**444,76**	**100,0**

Source : Transports Canada, d'après diverses publications de Statistique Canada

nombreuses sources, dont les enquêtes[10] sur les transports relatives à divers modes (tonnes) et de l'Enquête sur les véhicules au Canada. Comme le montre le tableau 7-15, en 2003, les entreprises canadiennes de camionnage pour compte d'autrui[11] ont transporté plus de 60 % du total des marchandises expédiées à l'échelle intraprovinciale, alors que le chemin de fer a dominé le commerce interprovincial avec près de 61 % du total des tonnes expédiées entre les provinces. Les entreprises de camionnage pour compte d'autrui se sont classées au deuxième rang à l'échelle interprovinciale (28 %). L'Enquête sur les véhicules au Canada (EVC) permet également d'établir certaines estimations sur les véhicules-kilomètres parcourus par tous les camions d'une masse égale ou supérieure à 4 500 kg, ventilées par secteur. En 2003, près de 68 % de l'ensemble des véhicules-kilomètres parcourus par les camions l'ont été à l'échelle intraprovinciale. De ce fait, il est relativement prudent de dire qu'au moins 50 % des échanges intérieurs se font par camion, et que le pourcentage est sans doute supérieur étant donné que les activités des transporteurs privés, des petits transporteurs pour compte d'autrui et des propriétaires-exploitants ne sont actuellement pas mesurées.

À l'échelle internationale, les données douanières sur le commerce international indiquent le mode de transport au point de sortie (dans le cas des exportations) et au point de dédouanement dans le cas des importations. En 2004 et en 2005, le total des exportations du Canada expédiées par camion s'est chiffré respectivement à 186,7 milliards $ et à 188,8 milliards $. Les États-Unis ont été la destination finale de la quasi-totalité des exportations par camion. Du côté des importations, le tableau est plus flou, car le mode de transport au point de dédouanement n'est pas forcément le même que celui au point d'arrivée[12]. De ce fait, les importations par camion ont été légèrement surestimées, à hauteur de 219,9 milliards $ en 2004 (215,6 milliards $ en 2005). Les États-Unis ont été le pays d'origine des produits expédiés par camion dont la valeur s'est élevée à 162,6 milliards $ en 2004 et à 164,5 milliards $ en 2005.

MARCHANDISES ET FLUX DE CAMIONNAGE

Dans le secteur des échanges intérieurs, les principaux groupes de produits transportés ont été les matériaux de construction, dont la valeur s'est chiffrée à 140,7 milliards $ (24 % du total du commerce intérieur des marchandises en 2002) et ce, presque exclusivement à l'échelle intraprovinciale. Les produits agricoles se sont classés au deuxième rang, à hauteur de 100,9 milliards $ (17 %), et ont été suivis loin derrière par les métaux de première fusion, les produits métalliques et sidérurgiques (52,4 milliards $) et les produits énergétiques (51,8 milliards $), chacun ayant la même part de 9 %. Dans les deux secteurs (intraprovincial et interprovincial), l'Ontario, le Québec, l'Alberta et la Colombie-Britannique ont été les provinces dominantes, concentrant près de 80 % de l'ensemble du commerce intérieur des marchandises. Le couloir Québec-Ontario (dans les deux sens) représente le principal flux interprovincial, puisqu'il a totalisé 41 milliards $ de marchandises ou 30 % du total des échanges interprovinciaux. Le couloir Alberta-Ontario (dans les deux sens) s'est classé au deuxième rang, à hauteur de 16,6 milliards $ (12 %). Les tableaux A7-9 à A7-12 de l'addenda contiennent d'autres précisions sur les groupes de produits et les courants interprovinciaux.

À l'échelle internationale, cinq groupes de produits ont représenté près de 80 % du total des exportations acheminées par camion en 2004. Il s'agit des automobiles et des matériels de transport (42,1 milliards $), des machines et des équipements électriques (34,4 milliards $), d'autres produits manufacturés (34,4 milliards $), des matières plastiques et des produits chimiques (18,2 milliards $) et des métaux communs/articles en métal commun (17,6 milliards $). Les mêmes produits ont dominé les échanges dans des proportions analogues en 2005. Du côté des importations, les mêmes cinq groupes de produits ont concentré près de 88 % du total des importations transportées par camion. Les machines et les équipements électriques se sont classés au premier rang, à hauteur de 64,1 milliards $ en 2004, suivis des automobiles et des matériels de transport (45,9 milliards $), d'autres produits manufacturés (33,1 milliards $), des matières plastiques et des produits chimiques (23,9 milliards $) et des métaux communs/articles en métal commun (15,9 milliards $). Le tableau a été semblable en 2005.

10 Enquête trimestrielle sur les transporteurs routiers de marchandises pour compte d'autrui (selon l'origine et la destination des marchandises); et autres enquêtes de Statistique Canada sur le transport maritime, ferroviaire et aérien.

11 Entreprises de camionnage pour compte d'autrui domiciliées au Canada qui ont engrangé des recettes d'exploitation annuelles d'au moins 1 million $.

12 Dans le cas des importations, le mode de transport désigne le dernier mode qui a acheminé les marchandises jusqu'au point de dédouanement au Canada et il est extrait des documents des douanes sur le contrôle des marchandises. Il peut s'agir du mode de transport qui a transporté les marchandises jusqu'au point d'entrée canadien dans le cas d'un dédouanement intérieur. Cela peut naturellement aboutir à une certaine sous-estimation des importations canadiennes par transport maritime et aérien.

L'Ontario et le Centre des États-Unis[13] (dans les deux sens) représente le couloir transfrontalier le plus fréquenté, puisqu'il a concentré 171,5 milliards $ en 2004, ou 31 % du total du commerce entre le Canada et les États-Unis. Viennent ensuite l'Ontario et le Sud des États-Unis (69,3 milliards $) et l'Ontario et le Nord-Est des États-Unis (51,5 milliards $). Près de 80 % des expéditions le long de ces trois couloirs ont été acheminées par camion. La même dynamique a prévalu en 2005. Les tableaux A2-5 et A7-12 de l'addenda contiennent d'autres précisions sur les couloirs et les produits transportés.

TABLEAU 7-16 : VINGT PLUS IMPORTANTS POSTES FRONTALIERS POUR LES CAMIONS, 2001 – 2005

(millions de mouvements de camions)

2005 Classement	*Poste*	*Province*	*2001*	*2002*	*2003*	*2004*	*2005*	*2005 Part (%)*
1	Windsor – Pont Ambassador	ON	3,24	3,32	3,25	3,37	3,45	25,8
2	Sarnia – Pont Blue Water	ON	1,47	1,56	1,61	1,71	1,78	13,4
3	Fort Erie – Pont Peace	ON	1,35	1,31	1,27	1,27	1,26	9,4
4	Niagara Falls – Pont Queenston-Lewiston	ON	1,00	1,05	1,01	1,01	0,96	7,2
5	Lacolle	QC	0,79	0,78	0,77	0,78	0,76	5,7
6	Pacific Highway/Douglas	BC	0,79	0,78	0,75	0,75	0,73	5,5
7	Lansdowne	ON	0,50	0,53	0,49	0,49	0,46	3,4
8	Emerson	MB	0,37	0,41	0,41	0,40	0,40	3,0
9	Windsor – Tunnel Detroit-Windsor	ON	0,32	0,32	0,33	0,29	0,31	2,3
10	Philipsburg	QC	0,30	0,31	0,32	0,34	0,30	2,2
11	Rock Island	QC	0,26	0,25	0,27	0,28	0,26	2,0
12	Coutts	AB	0,29	0,25	0,23	0,24	0,25	1,9
13	Aldergrove	BC	0,16	0,16	0,20	0,21	0,20	1,5
14	Woodstock	NB	0,16	0,17	0,15	0,15	0,14	1,1
15	North Portal	SK	0,13	0,12	0,12	0,12	0,13	1,0
16	Sault Ste. Marie	ON	0,13	0,13	0,12	0,13	0,13	0,9
17	Armstrong	QC	0,11	0,12	0,12	0,12	0,12	0,9
18	Huntingdon	BC	0,14	0,18	0,13	0,15	0,11	0,8
19	Osoyoos	BC	0,06	0,07	0,10	0,09	0,10	0,8
20	Milltown	NB	0,08	0,07	0,08	0,08	0,09	0,6
	20 premiers postes frontaliers		**11,64**	**11,89**	**11,72**	**11,97**	**11,93**	**89,4**
	Tous les autres postes		**1,54**	**1,57**	**1,47**	**1,48**	**1,41**	**10,6**
	Total		**13,18**	**13,46**	**13,20**	**13,45**	**13,33**	**100,0**

Note : Pour estimer les volumes de circulation dans les deux sens, on a multiplié par 2 les voyages dans un sens en direction du nord vers le Canada.

Source : Section sur les voyages internationaux, Statistique Canada et autres statistiques non publiées.

TABLEAU 7-17 : VINGT PLUS IMPORTANTS POSTES FRONTALIERS POUR LES VOITURES/AUTRES VÉHICULES, 2001 – 2005

(millions de mouvements de camions)

2005 Classement	*Poste*	*Province*	*2001*	*2002*	*2003*	*2004*	*2005*	*2005 Part (%)*
1	Windsor – Pont Ambassador	ON	7,89	7,13	6,39	6,26	5,94	10,3
2	Fort Erie – Pont Peace	ON	6,67	6,65	5,84	5,51	5,06	8,8
3	Windsor – Tunnel Detroit-Windsor	ON	7,62	6,87	6,34	5,77	4,99	8,7
4	Pacific Highway/Douglas	BC	5,49	4,76	4,71	4,86	4,92	8,6
5	Sarnia – Pont Blue Water	ON	4,13	3,88	3,69	3,71	3,54	6,2
6	Niagara Falls – Pont Queenston-Lewiston	ON	3,28	3,20	3,03	3,12	3,15	5,5
7	Niagara Falls – Pont Rainbow	ON	4,17	4,10	3,32	3,28	3,13	5,4
8	Cornwall	ON	2,05	2,09	2,08	2,07	2,03	3,5
9	Lacolle	QC	1,90	1,96	1,88	1,87	1,69	2,9
10	Sault Ste. Marie	ON	2,07	1,82	1,60	1,56	1,68	2,9
11	St. Stephen	NB	1,60	1,33	1,37	1,46	1,53	2,7
12	Edmundston	NB	1,34	1,33	1,37	1,42	1,43	2,5
13	Boundary Bay	BC	1,48	1,35	1,44	1,45	1,38	2,4
14	Huntingdon	BC	1,31	1,15	1,12	1,12	1,11	1,9
15	Lansdowne	ON	1,16	1,18	1,11	1,13	1,10	1,9
16	Aldergrove	BC	1,16	1,09	1,06	1,07	1,01	1,7
17	Rock Island	QC	1,16	1,10	1,04	1,05	0,99	1,7
18	Milltown	NB	0,76	0,71	0,73	0,79	0,82	1,4
19	Philipsburg	QC	0,88	0,88	0,82	0,82	0,80	1,4
20	Fort Frances	ON	0,77	0,77	0,78	0,74	0,73	1,3
	20 premiers postes frontaliers		**56,90**	**53,36**	**49,71**	**49,06**	**47,01**	**81,7**
	Tous les autres postes		**11,42**	**10,94**	**10,46**	**10,52**	**10,53**	**18,3**
	Total		**68,32**	**64,31**	**60,17**	**59,57**	**57,53**	**100,0**

Note : Pour estimer les volumes de circulation dans les deux sens, on a multiplié par 2 les voyages dans un sens en direction du nord vers le Canada.

Source : Section sur les voyages internationaux, Statistique Canada et autres statistiques non publiées.

13 Le Centre des États-Unis englobe les États de la région des Grands Lacs comme le Michigan, l'Ohio, l'Indiana, l'Illinois, le Wisconsin, le Minnesota, l'Iowa, le Missouri, le Dakota du Nord, le Dakota du Sud, le Nebraska et le Kansas.

Activités à la frontière entre le Canada et les États-Unis

Le nombre de poids lourds qui ont franchi la frontière entre le Canada et les États-Unis a fléchi d'environ 1 % en 2005, pour s'établir à 13,3 millions de voyages aller-retour, ce qui est la moyenne depuis 2001. Le nombre de franchissements demeure inférieur au sommet enregistré en 2000 pour la cinquième année d'affilée. Le nombre de voitures qui ont franchi la frontière a lui aussi reculé de 3,4 % par rapport à l'an dernier pour s'établir à 57,5 millions de voitures, soit le plus bas niveau depuis 1986. Les tableaux 7-16 et 7-17 comparent le niveau d'activités pour les camions lourds aux 20 plus importants postes frontaliers entre 2001 et 2005.

PRIX, PRODUCTIVITÉ ET RÉSULTATS FINANCIERS

Industrie du camionnage[14]

En 2003, les recettes des entreprises de camionnage ont fait un bond de 6,7 % pour atteindre 21 milliards $, ce qui est tout juste inférieur à la moyenne annuelle de 6,9 % enregistrée entre 1998 et 2003. Les tarifs de camionnage ont augmenté en moyenne de 2,9 % et la production d'environ 3,1 %, contre une augmentation annuelle de 4,3 % entre 1998 et 2003. Le trafic intérieur et transfrontalier s'est rétabli après les baisses enregistrées en 2002, augmentant respectivement de 0,8 % et de 4,5 %.

La productivité totale des facteurs dans l'industrie du camionnage a reculé de 0,9 % en 2003. Cette deuxième baisse d'affilée de la productivité a réduit les gains de productivité annuels à moins de 1 % par rapport à la période 1998-2003. Les coûts unitaires ont augmenté de 4 % en 2003, soit plus que la hausse annuelle moyenne de 2,4 % enregistrée depuis 1998.

En 2003, le ratio d'exploitation moyen de l'industrie a atteint 94,9 %, soit un niveau légèrement supérieur au ratio moyen de 94,4 % enregistré entre 1998 et 2002.

Réseaux de transport en commun

En 2004, les recettes autonomes (à l'exclusion des subventions) des exploitants de services de transport en commun ont augmenté de 6,2 %. Ce sont les transporteurs du Québec qui ont affiché la croissance la plus forte, à hauteur de 8,5 %, en dépit d'une diminution de 1,2 % du nombre des passagers transportés. Cette hausse a été atteinte grâce à une augmentation de 10 % des tarifs moyens et à une augmentation de 1,7 % de la production hors passagers. Dans l'ensemble, la production des commissions de transport en commun du Canada a augmenté de 2,7 %, alors que les prix ont progressé de 3,4 %.

Les commissions de transport en commun demeurent parmi les entreprises à plus forte intensité de main-d'œuvre et de capitaux de toutes les entreprises de transport, et ces deux facteurs de production ont représenté respectivement 51 % et 25 % du total de leurs coûts.

En 2004, la productivité totale des facteurs des commissions de transport en commun a reculé de 0,9 %. La productivité du capital a progressé de 0,2 % alors que la productivité de la main-d'œuvre a reculé de 0,1 %. Le rendement énergétique a baissé de 4,3 % alors que la productivité d'autres facteurs variables de production a baissé de 3,9 %.

Les coûts de transport en commun par unité de production ont augmenté de 2,2 % en 2004. Depuis 1998, les coûts unitaires totaux ont progressé de 19,4 %, soit une hausse moyenne annuelle de 3 %.

Les coûts totaux des commissions de transport en commun ont été estimés à 5,3 milliards $ en 2004. Le taux de recouvrement des coûts a été évalué à 46,4 %, soit légèrement au-dessus du niveau des trois années précédentes. Les subventions annuelles d'exploitation sont passées à 1,9 milliard $, soit 5 % de plus qu'en 2003 et 16 % de plus que la moyenne 2001-2002. Les subventions de capital ont pour leur part atteint 874 millions $, soit 20 millions $ de moins que l'année d'avant.

Les taux de recouvrement des coûts en 2004 se sont chiffrés à 49,7 % en Ontario, 44,6 % au Québec, 42,9 % en Colombie-Britannique et 36,5 % en Alberta. Les activités des commissions de transport en commun dans le reste du Canada, qui ne représentent que 5 % des recettes globales des transports en commun, affichent systématiquement des taux de recouvrement des coûts supérieurs. Ce taux oscille autour de 50 % depuis 1996 et s'est chiffré à 50,6 % en 2004. Le tableau 7-18 fournit des précisions sur les résultats des commissions de transport en commun par région en 2004.

TABLEAU 7-18 : INDICATEURS DES COMMISSIONS DE TRANSPORT EN COMMUN DANS CERTAINES PROVINCES, 2004

	Québec	*Ontario*	*Alberta*	*Colombie-Britannique*	*Canada*
Niveaux des prix (Canada = 100)	78,1	118,3	80,5	107,1	100,0
Coûts unitaires totaux (Canada = 100)	81,2	110,4	102,4	115,9	100,0
Taux de recouvrement des coûts (%)	44,6	49,7	36,5	42,9	46,4
Manque à gagner par passager ($)	1,46	1,86	2,16	2,11	1,77

Source : Transports Canada, d'après les données de Statistique Canada et de l'ACTU.

14 Cette section est identique à celle du rapport de l'an dernier. Aucune donnée plus récente n'était disponible pour l'actualiser.

TRANSPORT MARITIME 8

La valeur des exportations maritimes s'est accrue de 13,4 % en 2004, surtout celles vers les États-Unis, le Japon, la Chine et le Royaume-Uni. La valeur des importations a cru de 6,0 %.

PRINCIPAUX ÉVÉNEMENTS EN 2005

Réformes et initiatives d'ordre législatif et réglementaire

Réforme des règlements et de la *Loi sur la marine marchande du Canada* en vertu de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*

Même si la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada* (LMMC 2001) a reçu la sanction royale le 1er novembre 2001, la *Loi sur la marine marchande* existante et les règlements qui s'y rattachent resteront entièrement en vigueur tant que les règlements nécessaires n'auront pas été adoptés.

Ces règlements seront adoptés en deux phases. Dans une première phase, qui devrait prendre fin au début de 2007, plus de 50 règlements existants feront l'objet de modifications et seront regroupés en 22 règlements, et c'est à ce moment-là que la LMMC 2001 entrera en vigueur. Dans le cadre de la phase 2, on modernisera les règlements restants pour qu'ils soient conformes aux prescriptions de la nouvelle loi.

La LMMC est le principal instrument législatif qui régit la sécurité personnelle et la protection de l'environnement dans le secteur maritime du Canada. Elle s'applique aux bâtiments canadiens exploités dans toutes les eaux et aux navires étrangers exploités dans les eaux canadiennes. En 2003, les responsabilités législatives et réglementaires se rattachant à la LMMC au sujet de la sécurité des embarcations de plaisance, des services de navigation maritime, de la prévention de la pollution et des interventions ainsi que des eaux navigables ont été transférées de Pêches et Océans Canada à Transports Canada.

Compte tenu de ces nouvelles responsabilités, Transports Canada a mené dans tout le pays des consultations publiques sur les règlements de la phase 1 en 2004 et 2005. La majeure partie de ces consultations a eu lieu lors des réunions régionales et nationales du printemps et de l'automne du Conseil consultatif maritime canadien (CCMC). En outre, plusieurs équipes chargées de projets de réglementation ont organisé des séances de sensibilisation à l'intention des intervenants dans plusieurs endroits stratégiques du Canada. Le projet de réforme de la réglementation avait pratiquement achevé la phase des consultations officielles à la fin de 2004, et la plupart des projets en sont actuellement à l'étape de la rédaction juridique. Les consultations se sont poursuivies pour quelques projets en 2005.

Parmi les 22 règlements rationalisés issus de la phase 1, il faut mentionner le Règlement sur les sanctions administratives pécuniaires, le Règlement sur les eaux de ballast, le Règlement sur les cargaisons, la fumigation et l'outillage de chargement, le Règlement sur les abordages, le Règlement sur la compétence des conducteurs d'embarcations de plaisance, le Règlement sur les interventions environnementales, le Règlement sur la sécurité incendie, le Règlement sur la sécurité des bateaux de pêche, le Règlement sur les épaves patrimoniales, le Règlement sur les lignes de chargement, le Règlement sur le personnel maritime, le Règlement sur la prévention de la pollution causée par les navires et par les produits chimiques dangereux, le Règlement sur les petits bâtiments, le Règlement sur les congés de navires, le Règlement sur les restrictions à la conduite des bateaux et le Règlement sur l'immatriculation et la jauge des navires. On a ajouté à la liste originale des règlements de la phase 1 le tarif des droits d'immatriculation et de délivrance de permis des navires, et les appels des ordres de rétention, de même que trois règlements d'importance mineure qui doivent être abrogés. Pour d'autres précisions sur le projet de réforme des règlements de la LMMC 2001, visiter le site www.tc.gc.ca/securitemaritime/menu.htm.

Loi sur la responsabilité en matière maritime

Document de travail sur la réforme du droit maritime

C'est en mai 2005 que Transports Canada a publié le document de travail sur la réforme du droit maritime. Ce document propose un certain nombre de modifications à la *Loi sur la responsabilité en matière maritime* en plus d'une modernisation des notions périmées du droit maritime.

Parmi les modifications envisagées, il y a l'éventuelle ratification de quatre conventions internationales : la Convention de 1976 sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes, telle que modifiée par son protocole de 1996; le Protocole supplémentaire au fonds de 2003 de la Convention internationale d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (qui aura pour effet de majorer le montant d'indemnisation en cas de pollution par les hydrocarbures de 405 millions $ à 1,5 milliard $ par incident); la Convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (2001); et la Convention internationale de 1996 sur la responsabilité et l'indemnisation pour les dommages liés au transport par mer de substances nocives et potentiellement dangereuses (ce qui constituera un nouveau régime de responsabilité pour le transport de ces substances). Les modifications prévues englobent également une proposition de soustraire aux dispositions du régime de responsabilité sur les passagers (partie 4 de la LMMR) certains types de navires utilisés principalement pour le tourisme d'aventure.

Comité consultatif sur Marine Atlantique

C'est en novembre 2004 qu'a été constitué un comité consultatif chargé d'étudier tout un éventail de questions et d'établir des stratégies à long terme pour stabiliser les services de traversier de Marine Atlantique. Ce comité a tenu des consultations avec des intervenants et des représentants de Marine Atlantique en janvier 2005. En mars 2005, le Comité a remis au ministre des Transports un rapport final traitant de tous les éléments de son mandat et comportant 41 recommandations visant l'amélioration du service de traversier. Les recommandations portaient sur les opérations et les services, la configuration et le renouvellement de la flotte et des stratégies de financement et de tarification à long terme. Il y avait trois recommandations essentielles : éliminer le service de remorques sans tracteur; prévoir une flotte de trois bâtiments composée de traversiers de plus grande taille expressément construits pour ce service; et, d'après les économies opérationnelles estimatives (sur 14 ans) résultant de ces deux initiatives, baisser les tarifs de 15 %. Le 15 novembre 2005, le gouvernement du Canada a fait part de sa décision de maintenir le service de remorques sans tracteur sous réserve que : le niveau de recouvrement des coûts du service soit acceptable; le service soit assuré de manière plus efficace par Marine Atlantique; et l'industrie du camionnage redouble d'efforts pour collaborer avec Marine Atlantique à des initiatives visant à mieux gérer la demande du trafic. Transports Canada poursuit sa collaboration avec Marine Atlantique en vue d'élaborer une stratégie à long terme qui tiendra compte d'éléments importants comme le barème des tarifs, la gouvernance et les besoins de la flotte.

Conseil maritime et industriel national

C'est en 2004 qu'a été créé le Conseil maritime et industriel national (CMIN). L'objectif primordial de cette tribune industrie-gouvernement est de rehausser la notoriété des transports maritimes au Canada comme facteur de croissance économique. Le Conseil est également une tribune de discussion des problèmes de politique maritime avec les dirigeants de l'industrie du transport maritime et les sous-ministres de ministères qui exercent une influence directe sur le secteur des transports maritimes. Les principales questions abordées recoupent plusieurs ministères fédéraux et englobent la compétitivité, la sûreté, l'innovation et les infrastructures.

Le Conseil comprend des cadres de l'industrie, notamment des expéditeurs de marchandises, des armateurs nationaux et internationaux, des exploitants de ports et des fournisseurs de services maritimes de tout le pays, ainsi que des hauts fonctionnaires du gouvernement fédéral, notamment les sous-ministres de Transports Canada, d'Industrie Canada, de Pêches et Océans Canada, de Commerce international Canada et d'Environnement Canada. La réunion inaugurale du CMIN a eu lieu le 31 mai 2004. Le Conseil se réunit deux fois par an.

Le transport maritime à courte distance pour une plus grande intermodalité

À l'issue de la Conférence maritime nationale de 2004 sur le transport maritime à courte distance à Montréal, Transports Canada a poursuivi ses efforts en 2005 pour promouvoir le transport maritime à courte distance comme moyen de remédier aux encombrements, de renforcer l'intermodalité, d'améliorer l'utilisation de la capacité des voies navigables, de faciliter le commerce et de réduire les émissions de gaz à effet de serre, en d'autres termes, d'accroître l'efficacité du réseau de transport dans son ensemble.

Transports Canada a continué de faire la promotion du transport maritime à courte distance dans un protocole de coopération conclu en 2003 avec les États-Unis et le Mexique. Ce protocole prévoit que les autorités nord-américaines de transport collaboreront à l'échange d'informations et d'expériences sur le transport maritime à courte distance. Le Ministère a également entrepris plusieurs études et initiatives afin de comprendre et d'évaluer les occasions, les difficultés, les paramètres politiques et la situation globale du transport maritime à

courte distance au Canada, aussi bien sur la côte Ouest que sur la côte Est, dans la Voie maritime du Saint-Laurent, sur les Grands Lacs ou dans l'Arctique. Par ailleurs, Transports Canada a continué de participer aux travaux de la Table ronde du Québec sur le transport maritime à courte distance. Cette table ronde s'efforce de créer un centre de coordination des informations et du savoir-faire, de fournir des informations aux intervenants et de promouvoir et d'appuyer les projets de transport maritime à courte distance.

Loi maritime du Canada

En juin 2005, le projet de loi C-61, « *Loi modifiant la Loi maritime du Canada* (LMC) *et d'autres lois* » a été présenté au Parlement. Les modifications proposées font suite au dépôt en juin 2003 d'un rapport consacré aux cinq premières années de fonctionnement de la Loi. Le projet de loi C-61 peaufine les dispositions existantes et permet aux administrations portuaires canadiennes (APC) d'avoir accès à des crédits fédéraux pour certains projets d'infrastructures (moyennant un montant plafonné) et de sécurité nationale. Le projet de loi C-61 a été complété par d'autres initiatives stratégiques dont le but est de maximiser l'efficacité du secteur maritime et de renforcer son rôle dans le commerce international du Canada. Avec la dissolution du 38e Parlement en novembre 2005, le projet de loi C-61 est mort au Feuilleton.

INFRASTRUCTURES

Réseau portuaire canadien

Les ports et havres du Canada sont des maillons névralgiques entre les activités économiques et des marchés qui seraient autrement inaccessibles au sein du réseau national de transport. Ce sont des portes d'entrée cruciales qui donnent accès aux réseaux routier et ferroviaire.

La Politique maritime nationale, annoncée en décembre 1995, s'est concrétisée dans la *Loi maritime du Canada* (LMC). Après cette annonce, le gouvernement fédéral s'est mis à réorganiser le réseau portuaire canadien. Depuis lors, il a lancé une procédure de restructuration en vue de commercialiser les infrastructures maritimes. Pour faciliter une telle restructuration, trois catégories de ports sont mentionnées dans la Politique maritime nationale : 1) les administrations portuaires canadiennes (APC), 2) les ports régionaux et locaux et 3) les ports éloignés.

En vertu de la Politique maritime nationale, 19 grands ports canadiens ont été jugés cruciaux pour le commerce intérieur et international du Canada. Les administrations portuaires canadiennes, créées en vertu de la LMC, doivent également satisfaire aux critères d'autonomie financière, de trafic diversifié et de correspondances intermodales. Gérées par des intérêts autonomes, les APC sont des maillons essentiels du commerce national et international du Canada. Les 19 APC sont : fleuve Fraser, Vancouver, North-Fraser, Nanaimo, Prince Rupert, Port Alberni, Thunder Bay, Windsor, Toronto, Hamilton, Montréal, Québec, Trois-Rivières, Saguenay, Sept-Îles, Saint John, St. John's, Belledune et Halifax. Elles englobent les grands ports divisionnaires de l'ancienne Société canadienne des ports de même que les anciennes commissions portuaires. Le port d'Oshawa est la dernière commission portuaire en service au Canada.

Les APC sont incorporées par des lettres patentes dans le but d'exploiter un port en particulier. Elles tiennent lieu de mandataires de l'État en vertu de la LMC en ce qui a trait à certains objectifs. À ce titre, elles sont investies du pouvoir de se livrer à des activités liées au transport maritime, à la navigation, au transport des passagers et des marchandises et à la manutention et à l'entreposage des marchandises. Elles peuvent également se livrer à d'autres activités jugées indispensables à l'exploitation des ports par les lettres patentes. Pour ce qui est de ces dernières activités, toutefois, elles ne sont pas mandataires de l'État.

Bien que les APC aient le droit d'exploiter et de gérer un port, elles ne peuvent émettre des actions. Elles peuvent se voir octroyer des terres de l'État mais elles ne peuvent pas en être propriétaires. Elles peuvent néanmoins acquérir et posséder des terres sous leur propre nom. Afin de défrayer leurs coûts, les APC sont investies du pouvoir d'établir des frais justes et raisonnables pour l'utilisation de leurs installations ou de leurs services au port. Elles ne peuvent exercer de discrimination entre les usagers du port mais elles peuvent différencier leurs redevances et leurs services selon le volume ou la valeur des marchandises ou selon toute autre formule généralement acceptable commercialement.

Les APC doivent rendre des comptes publics. Comme le stipule la LMC, chaque conseil d'administration compte entre 7 et 11 membres. (Toutes les APC ont 7 membres, à l'exception de celle de Vancouver, qui en a 9.) Chaque conseil nomme les administrateurs de l'APC. La majorité des membres de chaque conseil est nommée de concert avec les usagers du port. En outre, les gouvernements fédéral et provinciaux et municipaux respectifs nomment chacun un administrateur.

La plupart des ports appartenant à Transports Canada sont des ports régionaux et locaux. Il peut s'agir de ports qui accueillent un fort volume de trafic régional et local ou de ports plus petits qui n'ont pratiquement aucune activité commerciale. En vertu du Programme de cessions portuaires, le gouvernement fédéral résilie ses intérêts dans l'exploitation et la propriété des ports régionaux et locaux. Cela signifie qu'il les cède à d'autres ministères, aux gouvernements provinciaux ou à des intérêts locaux. Parmi les intérêts locaux, il peut y avoir des administrations municipales, des organismes communautaires et des entreprises privées. Pour les ports éloignés qui sont les principales portes d'accès des communautés isolées, Transports Canada conserve le contrôle et l'administration à moins que des intervenants locaux ne manifestent la volonté d'en assumer la propriété.

CESSIONS PORTUAIRES

Le Programme de cessions portuaires devait à l'origine prendre fin le 31 mars 2002. Dans le cadre des efforts déployés par le gouvernement fédéral pour moderniser le réseau maritime du Canada, le programme a été prolongé par le Cabinet jusqu'au 31 mars 2006. De ce fait, Transports Canada continuera de céder la propriété et l'exploitation de ses ports régionaux et locaux à des collectivités locales. En confiant aux collectivités locales le soin d'exercer un contrôle plus serré sur les activités portuaires, le gouvernement fédéral modernise le réseau de transport maritime du Canada en lui inculquant une discipline et une rentabilité commerciales. De plus, comme ils disposent d'une plus grande autonomie, les ports seront en mesure d'appliquer avec plus d'efficacité les principes commerciaux tout en favorisant l'emploi et la croissance économique. Une fois les ports cédés, Transports Canada cessera d'en assurer l'exploitation, ce qui comprend l'application directe de la réglementation, la perception des droits d'utilisation et le contrôle des activités portuaires.

Avant que la Politique maritime nationale n'entre en vigueur, Transports Canada assurait le contrôle et l'administration de 549 ports et installations portuaires publics. Sur ce nombre, 462 ont été cédés, déclassés ou démolis, ou Transports Canada s'est dessaisi des intérêts qu'il y détenait. Au 31 décembre 2005, 87 ports restaient sous le contrôle de Transports Canada. En outre, les installations de 20 ports ont été cédées, mais on ne peut leur retirer leur statut de port public (les déclasser) parce que le lit portuaire n'a pas été cédé. Pour des renseignements plus détaillés sur les ports, voir les tableaux A8-1 et A8-2 de l'addenda.

Le tableau 8-1 résume la classification des ports au 31 décembre 2005.

Au 31 décembre 2005, 65 ports avaient été cédés à d'autres ministères fédéraux et 40 à des gouvernements provinciaux. Cent vingt autres ports ont été cédés à des intérêts locaux. Vingt-six ont été démolis ou Transports Canada s'est dessaisi des intérêts qu'il y détenait (en vertu d'une résiliation du bail ou du permis).

Depuis le début du Programme de cessions portuaires, 271 ports publics ont été déclassés. Sur ce nombre, les recherches menées dans les archives ont révélé l'existence de 26 autres ports en sus des 549 sites portuaires répertoriés à l'origine dans la Politique maritime nationale. Transports Canada continue d'administrer 61 ports régionaux et locaux et 26 ports éloignés dans tout le pays.

RÉSULTATS FINANCIERS

Pour des renseignements financiers détaillés, voir les tableaux A8-3 à A8-6 de l'addenda.

En 2004, les recettes d'exploitation des APC se sont chiffrées à 310 millions $, soit une hausse de 3,4 % par rapport à 2003. Vancouver et Montréal ont représenté 55 % de ce montant. Douze des 19 APC ont déclaré des recettes d'exploitation plus élevées, variant entre 0,05 million $ et 1,9 million $. Montréal et Québec ont déclaré les plus fortes hausses, respectivement de 1,9 million $ (2,8 %) et de 1,7 million $ (12,8 %).

Les dépenses d'exploitation ont augmenté de 10,6 millions $, les hausses variant entre 0,02 million $ et 4,1 millions $. Seulement cinq APC ont déclaré une baisse de leurs dépenses, laquelle variait de 0,03 million $ à 1 million $. Les ports ont déclaré 11,3 millions $ de revenu brut, en hausse de 3,7 % par rapport à 2003. Les administrations portuaires ont consacré 110 millions $ à des projets d'immobilisations en 2004.

TABLEAU 8-1 : CLASSIFICATION DES PORTS AU 31 DÉCEMBRE 2005

	Fédéraux	*Provinciaux*	*Locaux*	*Total*
Ports fédéraux				
Administrations portuaires canadiennes	19	N/D	N/D	**19**
Commissions portuaires	1	N/D	N/D	**1**
Ports exploités par Transports Canada				
Régionaux/locaux	61	N/D	N/D	**61**
Éloignés	26	N/D	N/D	**26**
Ports cédés[1]				
Par Transports Canada	65	40	120	**225**
Statut des autres ports qui relevaient jadis de Transports Canada				
Démolis	8	N/D	N/D	**8**
Résiliation des intérêts de TC	18	N/D	N/D	**18**
Déclassés[2]	211	N/D	N/D	**211**

Notes : N/D = non disponible.
On trouvera des renseignements plus détaillés sur les ports aux tableaux A8-1 et A8-2 de l'addenda, notamment un résumé de la répartition provinciale des ports gérés par Transports Canada entre 1996 et 2005 et un sommaire du statut de cession des ports régionaux et locaux et éloignés à l'échelle régionale.

1. Ce qui comprend 18 ports dont les installations ont été cédées mais dont le lit portuaire n'a pas encore été déclassé, 64 ports qui ont été cédés à Pêches et Océans Canada et un port qui a été cédé à Santé Canada.
2. Ports publics déclassés entre juin 1996 et mars 1999.

Source : *Transports Canada*

Le rapport des dépenses d'exploitation en pourcentage et des recettes d'exploitation des APC a été d'environ 84 % en 2004. Les rapports individuels ont oscillé entre 60 % et 180 %. Le taux de rendement global des actifs a été de 3,4 %.

En 2004, le bénéfice net de toutes les administrations portuaires s'est chiffré à 48 millions $. Six APC ont déclaré des revenus nets supérieurs variant entre 0,02 million $ et 3,2 millions $, alors que quatre ont déclaré des déficits nets variant entre 0,2 million $ et 4,8 millions $.

D'après certaines données préliminaires, le tonnage manutentionné dans les APC est passé de 228 millions de tonnes en 2003 à 237 millions de tonnes en 2004. Cinq APC ont manutentionné 69 % du volume total des marchandises : Vancouver (31 %), Saint John (11 %), Montréal (10 %), Québec (9 %) et Sept-Îles (7 %). Les recettes par tonne ont diminué de 1,34 $ en 2003 à 1,31 $ en 2004, alors que les dépenses par tonne sont restées stables à 1,1 $ en 2003 et 2004.

Le programme portuaire de Transports Canada a connu un déficit net global de 42,7 millions $ en 2004-2005. Ce chiffre s'obtient en soustrayant 13,6 millions $ de revenus bruts de 26,9 millions $ de dépenses, de 11,6 millions $ de dépenses d'investissement et de 17,8 millions $ de subventions et contributions au titre des cessions portuaires. Pour plus de précisions, se reporter au tableau A8-6 de l'addenda.

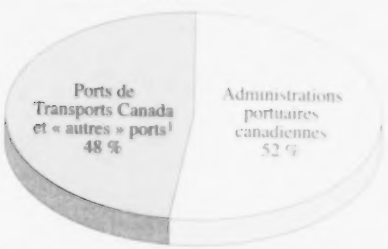
TRAFIC PORTUAIRE

D'après les données préliminaires, les ports du Canada ont manutentionné environ 456 millions de tonnes de marchandises en 2004, soit une augmentation de 3 % par rapport à 2003. Les données de Statistique Canada sont indisponibles pour 2004. C'est pourquoi ces estimations proviennent des APC et des données historiques.

Les données préliminaires relevées sur les sites Web des APC montrent que les APC ont manutentionné environ 237 millions de tonnes de marchandises en 2004, soit 52 % du total.

La figure 8-1 illustre les parts du trafic selon les groupes de ports en 2004.

FIGURE 8-1 : PARTS DU TRAFIC SELON LES GROUPES DE PORTS, 2004



1 Les « autres » ports désignent les ports qui appartiennent et sont exploités par le ministère des Pêches et des Océans, par les gouvernements provinciaux et municipaux ou par des installations privées.

Source : Statistique Canada

La ventilation du tonnage manutentionné par les APC en 2004 s'établit ainsi : Vancouver, 73,6 millions de tonnes; Saint John, 26,3 millions de tonnes; Montréal, 23,6 millions de tonnes; Québec, 21,8 millions de tonnes; Sept-Îles, 17,5 millions de tonnes; Halifax, 13,8 millions de tonnes; fleuve Fraser, 13,9 millions de tonnes; Hamilton, 12 millions de tonnes; Thunder Bay, 8,5 millions de tonnes; Windsor, 5,3 millions de tonnes; North-Fraser, 5,1 millions de tonnes; Prince Rupert, 4,4 millions de tonnes; Trois-Rivières, 2,3 millions de tonnes; Belledune, 2,2 millions de tonnes; Nanaimo, 2 millions de tonnes; Toronto, 1,9 million de tonnes; St. John's, 1,6 million de tonnes; Port Alberni, 1 million de tonnes; et Saguenay, 0,39 million de tonnes.

Le tonnage manutentionné par les ports de Transports Canada devrait demeurer stable si l'on se fonde sur l'uniformité des recettes perçues en 2004.

PROGRAMME DES PORTS POUR PETITS BATEAUX

Pêches et Océans Canada

Au sein de Pêches et Océans Canada (MPO), le Programme des ports pour petits bateaux (PPPB) assure l'exploitation et l'entretien d'un réseau national de ports qui offrent des installations sûres et accessibles aux pêcheurs commerciaux et aux plaisanciers. Le mandat du PPPB est de maintenir ouverts et en bon état les ports d'importance cruciale pour l'industrie de la pêche. L'objectif à long terme du MPO est de conserver un réseau d'environ 750 ports de pêche essentiels et gérés par des intérêts locaux. Tous les ports non essentiels (c.-à-d. les ports de plaisance et les ports de pêche à niveau d'activité faible ou nul) seront cédés.

Ports de pêche

Depuis la fin des années 1980, le Programme des ports pour petits bateaux du MPO a favorisé la création d'administrations portuaires locales qui ont pris en charge la gestion des ports de pêche commerciale dans leurs collectivités. En général, il s'agit d'organisations locales à but non lucratif qui se composent de pêcheurs et d'autres usagers des ports et qui fournissent des services et assurent l'entretien et la gestion des ports. En date du 30 décembre 2005, on dénombrait 682 ports de pêche essentiels au Canada gérés par des administrations portuaires, soit environ 91 % de l'objectif visé par le PPPB. En général, les ports de pêche à niveau d'activité faible ou nul dont l'impact sur l'industrie de la pêche commerciale ou la collectivité en général est négligeable ne suscitent pas un niveau d'intérêt suffisant pour devenir des administrations portuaires. Ces ports seront donc cédés ou, au besoin, démolis. À ce jour, 291 ports de pêche ont été cédés et 90 en sont au dernier stade du processus de cession.

Le tableau 8-2 illustre le nombre de ports de pêche qui faisaient toujours partie du portefeuille du PPPB au 30 décembre 2005, par région et par type de gestion.

TABLEAU 8-2 : PORTS DE PÊCHE DU PPPB SELON LE TYPE DE GESTION ET LA RÉGION, AU 31 DÉCEMBRE 2005

Région	*Administrations portuaires*	*Ports pour petits bateaux*	*Total par région*
Pacifique[1]	72	76	148
Centre et Arctique	33	37	70
Québec	51	32	83
Maritimes et golfe	281	44	325
Terre-Neuve-et-Labrador	245	133	378
Total[2]	**682**	**322**	**1 004**

1. Les totaux englobent 47 bouées d'amarrage en Colombie-Britannique.
2. Il n'y a pas d'administrations portuaires dans les Territoires du Nord-Ouest, au Nunavut ou au Yukon.

Source : Ports pour petits bateaux, ministère des Pêches et des Océans

Ports de plaisance

Le PPPB cherche à se départir de tous ses ports de plaisance. Depuis 1994-1995, 661 (ou 78 %) de tous les ports de plaisance du PPPB ont été cédés ou en sont au dernier stade du processus de cession. La stratégie d'élimination du PPPB a été approuvée par le Conseil du Trésor en 1995. Celle-ci permet la cession d'un port pour la somme symbolique de 1 $, sous réserve du respect de certaines conditions. L'une des conditions est que le port doit rester accessible au public pendant au moins cinq ans. Avant la cession, on procède à des évaluations environnementales et à des réparations raisonnables pour s'assurer que les ports sont cédés dans un état raisonnable qui ne présente aucun danger. Les acquéreurs sont pour la plupart des municipalités, des organismes locaux à but non lucratif, des Premières nations et d'autres ministères fédéraux. Si aucun organisme public ne manifeste le vœu d'acquérir les installations, celles-ci sont offertes au grand public à leur valeur marchande. En dernier recours, si aucun organisme des secteurs public ou privé ne manifeste d'intérêt pour ces ports, ceux-ci sont démolis. Le Programme de cession des ports de plaisance devrait se poursuivre pendant encore quelques années.

Les tableaux 8-3 à 8-5 résument, par région, la situation du Programme de cession des ports de plaisance du PPPB, les acquéreurs des ports ainsi cédés et le type de gestion des sites portuaires restants du PPPB.

PILOTAGE MARITIME

Au Canada, les administrations de pilotage régionales dirigent et contrôlent la navigation ou les manœuvres des navires dans les eaux côtières et les voies d'eau intérieures de manière sûre et efficace. Il y a quatre administrations de pilotage au Canada : Atlantique (APA), Laurentienne (APL), Grands Lacs (APGL) et Pacifique (APP). Chacune répond aux besoins particuliers du trafic maritime de même qu'aux conditions géographiques et climatiques des voies navigables de sa région.

TABLEAU 8-3 : PORTS DE PLAISANCE DU PPPB CÉDÉS PAR RÉGION, AU 31 DÉCEMBRE 2005

	Entièrement cédés 1995 – 2004	*Entièrement cédés 2004 – 2005*	*Dernière étape de la cession*	*Total des ports cédés*	*Ports qui restent à céder*	*Total par région*
Pacifique	54	0	4	58	7	65
Centre et Arctique	273	9	17	299	146	445
Québec	204	11	9	224	29	253
Maritimes et golfe	74	5	0	79	1	80
Terre-Neuve-et-Labrador	1	0	0	1	1	2
Total	**606**	**25**	**30**	**661**	**184**	**845**

Source : Ports pour petits bateaux, ministère des Pêches et des Océans

TABLEAU 8-4 : ACQUÉREURS DES PORTS DE PLAISANCE CÉDÉS DU PPPB, AU 31 DÉCEMBRE 2005

	Province[1]	*Municipalité*	*Secteur privé*	*Autre[2]*	*Total par région*
Pacifique	51	1	1	5	58
Centre et Arctique	19	204	21	55	299
Québec	3	186	2	33	224
Maritimes et golfe	4	19	4	52	79
Terre-Neuve-et-Labrador	0	1	0	0	1
Total	**77**	**411**	**28**	**145**	**661**

1. Bon nombre de ces propriétés étaient assujetties à un droit de réversion provincial.
2. Désigne les ports cédés à des organismes locaux à but non lucratif, à des Premières nations ou à d'autres ministères fédéraux, selon le cas.

Source : Ports pour petits bateaux, ministère des Pêches et des Océans

TABLEAU 8-5 : PORTS DE PLAISANCE DU PPPB SELON LE TYPE DE GESTION, AU 31 DÉCEMBRE 2005

	Gérés en vertu d'un bail	*Ports pour petits bateaux*	*Autre[1]*	*Total par région*
Pacifique	1	0	6	7
Centre et Arctique	99	36	11	146
Québec	3	26	0	29
Maritimes	0	1	0	1
Terre-Neuve-et-Labrador	0	1	0	1
Total	**103**	**64**	**17**	**184**

1. Désigne toute une variété de structures de gestion et de non-gestion. Certaines infrastructures, comme le renforcement des berges ou la construction de brise-lames, sont stables et n'ont pas besoin d'une gestion permanente. Certaines installations s'inscrivent dans un projet d'aménagement de plus grande envergure (comme une marina) et sont gérées dans le cadre de ce projet. Dans d'autres cas, il n'existe plus d'installations au port et il n'y a donc rien à gérer.

Source : Ports pour petits bateaux, ministère des Pêches et des Océans

En 2005, l'APL, l'APGL et l'APP ont chacune essuyé un déficit, ce qui s'est soldé pour les quatre administrations de pilotage par une perte confondue d'un peu moins de 4 millions $. Il faut signaler toutefois que cette dernière a été inférieure à la perte confondue de l'année précédente. Le tableau 8-6 illustre les résultats financiers des quatre administrations de pilotage en 2005.

TABLEAU 8-6 : RÉSULTATS FINANCIERS DES ADMINISTRATIONS DE PILOTAGE, 2005

(milliers de dollars)

Administration de pilotage	*Recettes*	*Dépenses*	*Bénéfice net (déficit)*
Administration de pilotage de l'Atlantique (APA)	16 172	16 484	312
Administration de pilotage des Laurentides (APL)	56 505	59 819	(3 314)
Administration de pilotage des Grands Lacs (APGL)	15 570	16 403	(833)
Administration de pilotage du Pacifique (APP)	47 640	47 736	(96)
Total des administrations de pilotage	**135 887**	**140 442**	**(3 931)**

Source : Rapports annuels des administrations de pilotage

Si l'on prend comme indicateur le nombre moyen de missions par pilote, on peut dire que l'efficacité globale des services de pilotage a continué de s'améliorer en 2005. La seule exception a été l'APA où le nombre moyen de missions par pilote est demeuré pratiquement le même qu'en 2004. Les fluctuations entre les administrations et d'une année sur l'autre sont attribuables au niveau du trafic. Le nombre de missions des pilotes de l'APL et de l'APP a augmenté, mais il a diminué pour l'APA et l'APGL. Dans l'ensemble, il y a eu plus de missions en 2005 qu'en 2004.

Le tableau 8-7 illustre le nombre de missions dans chaque administration de pilotage et le total pour toutes les administrations de pilotage en 2005. Pour des précisions sur d'autres années, se reporter au tableau A8-8 de l'addenda.

TABLEAU 8-7 : MISSIONS TOTALES DES ADMINISTRATIONS DE PILOTAGE ET MISSIONS PAR PILOTE, 2005

Administration de pilotage	*Indicateurs*	*2005*
Atlantique (APA)	Pilotes	54
	Missions totales	11,690
	Missions par pilote	216
Laurentides (APL)	Pilotes	174
	Missions totales	22,197
	Missions par pilote	128
Grands Lacs (APGL)	Pilotes	59.5
	Missions totales	6,443
	Missions par pilote	108
Pacifique (APP)	Pilotes	110
	Missions totales	13,219
	Missions par pilote	120
Total des administrations	Pilotes	397.5
	Missions totales	53,549
	Missions par pilote	135

Source : Rapports annuels de 2005 des administrations de pilotage

GARDE CÔTIÈRE CANADIENNE

La Garde côtière canadienne (GCC), qui fait partie intégrante du ministère des Pêches et des Océans, est une institution nationale essentielle. Grâce à la GCC, le Canada exerce son influence et sa souveraineté sur ses eaux et ses côtes et répond aux attentes du public, qui souhaite bénéficier d'eaux et de côtes propres, sûres, sécuritaires, saines et productives.

. La GCC offre neuf services.

Les **Services d'aides et de voies navigables** ont pour but de maintenir la sécurité maritime, d'assurer l'accessibilité des voies navigables et la protection de l'environnement grâce à l'entretien d'environ 17 300 aides à la navigation (de courte et de longue portée) et au contrôle de l'état de 75 chenaux de navigation.

Les **Services de communications et de trafic maritimes** surveillent 450 000 mouvements de navires par année, fournissent des services de communications et de coordination de détresse et de sécurité maritimes, contrôlent les navires, réglementent les mouvements du trafic maritime et fournissent des systèmes d'information et de correspondance publique 24 heures par jour tout au long de l'année.

Les **Services de déglaçage** offrent des services de déglaçage et des services connexes pour faciliter la circulation sûre et rapide du trafic maritime dans les eaux canadiennes infestées par les glaces et autour. Parmi les services connexes, mentionnons la reconnaissance des glaces, le déglaçage des ports, la fourniture de renseignements, l'établissement d'itinéraires, etc.

Les **Services de recherche et sauvetage** fournissent des services d'intervention et de préparation en matière de recherche et sauvetage afin de sauvegarder et de protéger des vies humaines dans le milieu marin du Canada.

Les **Services d'intervention environnementale** offrent des services d'intervention et de préparation en cas d'incident environnemental afin de protéger le milieu marin de compétence canadienne. Ces services fournissent également une aide d'intervention à d'autres pays en vertu des conventions internationales.

Les **Services de sûreté maritime** appuient les objectifs du gouvernement du Canada en matière de sécurité nationale en contribuant à la sûreté des voies navigables du Canada.

Les **Services du Collège de la Garde côtière** assurent la formation des officiers subalternes pour la Garde côtière.

Les **Services de la Flotte** s'occupent de gérer, d'exploiter et d'entretenir les navires et les aéronefs de la GCC et de fournir des services maritimes civils à l'appui des priorités maritimes du gouvernement du Canada.

La GCC contribue à d'autres objectifs du gouvernement du Canada, notamment à ses priorités maritimes, en fournissant des services maritimes civils (savoir-faire, personnel et infrastructures : navires et aéronefs) pour le compte d'autres ministères ou en appuyant des organismes et des organisations.

Le 12 décembre 2003, des changements ont été annoncés dans la structure du gouvernement du Canada, notamment par la constitution de la GCC en tant qu'organisme de service spécial (OSS). La même année, un décret a amorcé le transfert à Transports Canada des responsabilités des politiques de sécurité et de sûreté maritimes qui étaient jusque-là assumées par Pêches et Océans Canada. Cela a affecté la façon dont la Garde côtière doit fournir ses services résiduels. La conception et l'exploitation de la GCC en tant qu'OSS ont été approuvées par le Conseil du Trésor le 21 mars 2005, et la GCC est officiellement devenue un OSS le 1er avril. La GCC est de fait le plus important organisme de service spécial du Canada. À ce titre, elle se concentre sur la prestation de services essentiels et précieux aux gens de mer dans les eaux canadiennes.

Les actifs matériels de la GCC valent environ 5 milliards $. Son statut d'OSS lui confère une plus grande flexibilité pour fournir des services plus efficaces et rentables en tant qu'institution nationale axée sur les opérations. Cela permet également à la GCC de resserrer ses liens avec le reste du ministère des Pêches et des Océans et de fournir des services essentiels à tous les clients, tout en jouant un rôle d'appui renforcé en vertu du Programme de sécurité nationale.

Profil financier

Le tableau 8-8 illustre les résultats financiers de la GCC depuis quatre ans. Les résultats de 2005-2006 reflètent les recettes et les dépenses prévues jusqu'à la fin de l'exercice qui ne seront pas définitivement connues avant la fin de l'exercice. Se reporter au tableau 8-9 pour une ventilation des recettes et des dépenses brutes de la Garde côtière par sous-activité.

TABLEAU 8-8 : RECETTES ET DÉPENSES DE LA GARDE CÔTIÈRE CANADIENNE, 2002-2003 – 2005-2006

(millions de dollars)

	2002-2003	*2003-2004*[1]	*2004-2005*[2]	*2005-2006*[3]
Recettes	37,0	37,4	40,4	50,1
Dépenses brutes	498,0	504,5	543,3	548,0
Dépenses nettes	**461,0**	**467,1**	**502,9**	**497,9**

1. Les chiffres de 2003-2004 n'englobent pas le Collège de la Garde côtière.
2. Les chiffres de 2004-2005 englobent les montants relatifs au Collège de la Garde côtière, qui est passé sous le contrôle de la Garde côtière le 1er avril 2004.
3. Les dépenses brutes et nettes excluent les instruments d'habilitation des programmes.

Source : Pêches et Océans Canada

Les droits de services à la navigation maritime ont été adoptés par la Garde côtière en juin 1996, dans le but de percevoir chaque année des recettes de 27,7 millions $, frais administratifs inclus.

Conformément à la politique du gouvernement du Canada sur le recouvrement des coûts, la Garde côtière a commencé il y a plusieurs années à recouvrer une partie des coûts des services qu'elle fournit à l'industrie.

En 1998, la GCC a introduit les droits de services de déglaçage fondés sur le passage, dans l'objectif de générer ainsi des recettes de 13,8 millions $ par an, frais administratifs inclus.

Établis en septembre 1997, les droits de services de dragage d'entretien fondés sur la jauge étaient, au début, une mesure provisoire visant à permettre à la GCC de recouvrer le coût total de la prestation des services de dragage d'entretien du chenal de navigation du Saint-Laurent. La GCC et l'industrie du transport maritime commercial poursuivent leur collaboration pour parvenir à une solution à long terme en vertu de laquelle l'industrie assumera la responsabilité de ces services de dragage.

Le tableau 8-9 ventile les recettes et les dépenses de la Garde côtière en 2005-2006 selon les principales sous-activités. Aussi bien les recettes que les dépenses ne sont que des prévisions et elles ne seront pas définitivement connues avant la fin de l'exercice financier.

Voie maritime du Saint-Laurent

La Voie maritime du Saint-Laurent est une voie navigable intérieure unique en son genre qui s'étend jusqu'au cœur industriel de l'Amérique du Nord et qui dessert 15 grands ports internationaux et une cinquantaine de ports régionaux des deux côtés de la frontière entre le Canada et les États-Unis.

La Voie maritime comporte deux grands tronçons, le tronçon Montréal–lac Ontario (MLO) et le tronçon du canal Welland. Le tronçon MLO relie Montréal au lac Ontario par sept écluses sur 300 km, dont cinq au Canada et deux aux États-Unis. Le tronçon du canal Welland d'une longueur de 42 km, relie le lac Ontario au lac Érié par huit écluses, toutes situées au Canada.

TABLEAU 8-9 : RECETTES ET DÉPENSES PRÉVUES DE LA GARDE CÔTIÈRE CANADIENNE, 2005-2006

(millions de dollars)

	SAVN	*SCTM*	*Dégl.*	*SAR*	*IE*	*Collège*	*Flotte*
Recettes	32,4	0,2	13,8	0	0	3,7	0
Dépenses brutes[1]	125,2	98,1	55,9	93,6	10,6	8,0	156,6
Dépenses nettes prévues[1]	**92,8**	**97,9**	**42,1**	**93,6**	**10,6**	**4,3**	**156,6**

Note : SAVN – Services d'aides et de voies navigables; SCTM – Services de communications et de trafic maritimes; Dégl. – Services de déglaçage; SAR – Services de recherche et sauvetage; IE – Services d'intervention environnementale; Flotte – Services de gestion de la Flotte.

1. Les dépenses brutes et nettes excluent les instruments d'habilitation des programmes.

Source : Pêches et Océans Canada

Les écluses et les canaux qui les relient peuvent accueillir des bâtiments d'une longueur égale ou inférieure à 225,5 mètres, d'une largeur de 23,8 mètres et d'un tirant d'eau de 8 mètres. Combinées, les 15 écluses élèvent progressivement les bâtiments à 183,2 mètres au-dessus du niveau de la mer, soit la hauteur d'un édifice de 60 étages.

La gestion, l'exploitation et l'entretien des éléments de navigation de la partie canadienne de la Voie maritime relèvent des responsabilités de la Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent (CGVMSL). La CGVMSL a été créée à titre de société à but non lucratif par les usagers de la Voie maritime et d'autres entités intéressées. Elle a assumé la gestion de la Voie maritime le 1er octobre 1998 en vertu d'une entente de longue durée conclue avec le gouvernement fédéral aux termes de la *Loi maritime du Canada*. La CGVMSL perçoit des péages et d'autres recettes pour financer l'exploitation et l'entretien de la Voie maritime. S'il y a lieu, elle reçoit des crédits supplémentaires du gouvernement fédéral pour éponger les déficits d'exploitation.

En 2005, le trafic estimatif sur la Voie maritime s'est chiffré à 43,3 millions de tonnes. À nouveau, le minerai de fer s'est classé au premier rang, à hauteur de 11 millions de tonnes. Ce chiffre marque une hausse de 5,5 % par rapport à 2004. Les expéditions de céréales ont elles aussi augmenté, de 4,8 %, pour atteindre 9,8 millions de tonnes. Dans l'ensemble, les volumes de marchandises en vrac ont été pratiquement identiques à 2004. Les volumes de marchandises générales, notamment l'acier importé, ont reculé de 23 %, pour s'établir à 3,3 millions de tonnes, contre 4,3 millions de tonnes l'année d'avant. Le tableau 8-10 illustre les mouvements des marchandises en 2003 et 2004, alors que le tableau 8-11 illustre le trafic par produit pour les mêmes années. Pour une série chronologique plus longue, voir les tableaux A8-9 et A8-10 de l'addenda.

TABLEAU 8-10 : TRANSPORT DE MARCHANDISES SUR LA VOIE MARITIME DU SAINT-LAURENT, 2004 ET 2005

(milliers de tonnes)

Année	*Tronçon Montréal–lac Ontario*	*Tronçon canal Welland*
2004	30 800	34 285
2005[1]	31 273	34 160

1 Les chiffres sont des estimations au 31 décembre 2005.

Source : Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent

TABLEAU 8-11 : TRAFIC SUR LA VOIE MARITIME DU SAINT-LAURENT PAR PRODUIT, 2004 ET 2005

(milliers de tonnes)

Année	*Céréales*	*Minerai de fer*	*Marchandises générales*	*Charbon*	*Autres*	*Total*
2004	9 322	10 459	4 252	4 230	15 203	**43 466**
2005[1]	9 773	11 032	3 264	3 701	15 513	**43 301**

Note : Trafic confondu sur les deux tronçons de la Voie maritime.
1 Les chiffres sont des estimations au 31 décembre 2005.

Source : Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent

Prix et tarifs

La CGVMSL a haussé de 1,72 % les péages relatifs aux marchandises et les droits des navires pour la saison de navigation 2005 sur les deux tronçons de la Voie maritime canadienne. Cette hausse est conforme à l'accord de gestion conclu entre la CGVMSL et le gouvernement fédéral, qui stipule des hausses de tarifs annuelles fondées sur le taux de variation annuel de l'indice des prix à la consommation ou 2 %, selon le moindre de ces deux montants.

Profil financier

Durant l'exercice 2004-2005[1], la Voie maritime a perçu des recettes de 74 millions $ provenant des péages et d'autres sources. Cela marque une hausse par rapport aux 66,6 millions $ perçus en 2003-2004. Les recettes issues des péages ont augmenté de 12,1 % pour s'établir à 70,3 millions $, contre 62,7 millions $ l'année d'avant. Cette croissance est le fruit de l'association de l'augmentation obligatoire des péages de 2 % et de la hausse appréciable des marchandises générales, avec leurs tarifs plus élevés.

Également en 2004-2005, les charges d'exploitation de la Voie maritime sont passées de 59,2 millions $ à 60,2 millions $. Ces charges portent sur la gestion et l'exploitation des infrastructures de la Voie maritime. Les salaires, les traitements et les avantages sociaux ont représenté la majeure partie de ce montant. Les dépenses engagées dans le cadre du programme de renouvellement des actifs ont augmenté de 24,3 millions $ à 32,1 millions $. Ces dépenses représentent les coûts d'entretien et des réparations majeures des écluses, des canaux, des ponts, des édifices et d'autres infrastructures.

Le tableau 8-12 illustre les résultats financiers de la Voie maritime du Saint-Laurent entre 2002-2003 et 2004-2005.

TABLEAU 8-12 : RÉSULTATS FINANCIERS DE LA VOIE MARITIME DU SAINT-LAURENT, 2002-2003 À 2004-2005

(milliers de dollars)

Année[1]	*Recettes*	*Dépenses*	*Excédent des recettes sur les dépenses*	*Excédent net des recettes sur les dépenses*[2]
2002-2003	66 815	84 394	(17 579)	(4 015)
2003-2004	66 555	86 247	(19 692)	(3 087)
2004-2005	74 005	98 439	(24 434)	(1 737)

1 Du 1er avril au 31 mars.
2 À l'issue des contributions du Fonds de capital en fiducie.

Source : Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent

1 Les péages durant l'exercice 2004-2005 concernent le trafic de la saison de navigation 2004.

STRUCTURE DE L'INDUSTRIE

L'industrie maritime du Canada comprend une flotte d'exploitants de navires battant pavillon canadien, qui offrent des services de transport intérieurs et transfrontaliers, et de transporteurs battant pavillon étranger, qui font escale dans les principaux ports du Canada et qui assurent le commerce international.

Services intérieurs

La majeure partie des marchandises en vrac expédiées sur les Grands Lacs et le long des côtes du Canada sont transportées par la flotte marchande canadienne. À la fin de 2005, cette flotte, qui se compose de navires autopropulsés d'une jauge brute égale ou supérieure à 1 000 tonneaux[2] et battant pavillon canadien, comptait 184 navires et avait une capacité de chargement globale de 2,4 millions de tonneaux de jauge brute.

En 2005, la flotte de vraquiers comptait 61 navires et comportait des vraquiers à pont à bordages rectilignes affectés essentiellement au transport des céréales, et des autodéchargeurs affectés au transport de divers produits en vrac. En dépit d'un repli, les transporteurs de vrac sec restent l'épine dorsale de la marine marchande canadienne, puisqu'ils ont transporté 46 % du tonnage et concentré 33 % des navires en 2005. À titre de comparaison, le nombre de navires-citernes a reculé de 35 en 1985 à 27 en 2005, alors que leur part de la capacité est passée de 11 % à 31 % du tonnage brut total, grâce à l'ajout de plus gros navires. Depuis 20 ans, la capacité des traversiers a elle aussi augmenté (passant de 10 % à 17 % du tonnage brut total).

À l'échelle nationale et internationale, une importante flotte de remorqueurs et de chalands assure également des services intérieurs et internationaux. En 2005, l'Office des transports du Canada a estimé que la flotte canadienne de remorqueurs et de chalands se composait de 309 remorqueurs (d'une jauge brute de 121 000 tonneaux) et de 835 chalands et allèges (d'une jauge brute de 905 000 tonneaux). Environ 8 % des remorqueurs avaient une jauge brute supérieure à 1 000 tonneaux et servaient à l'approvisionnement au large.

Le tableau 8-13 illustre la capacité de transport de la flotte de navires immatriculés au Canada selon le type en 1985, 1995 et 2005.

TABLEAU 8-13 : FLOTTE DE NAVIRES IMMATRICULÉS AU CANADA SELON LE TYPE, 1985, 1995 ET 2005

Type de transporteurs	*Tonneaux de jauge brute (en milliers)*			*Nombre de navires*		
	1985	*1995*	*2005*	*1985*	*1995*	*2005*
Transporteurs de vrac sec	1 812	1 300	1 088	109	74	61
Navires-citernes	269	186	743	35	27	27
Transporteurs de marchandises générales	82	91	105	19	15	17
Traversiers	264	344	398	56	60	73
Autres	97	33	38	6	7	6
Total	**2 524**	**1 955**	**2 373**	**225**	**183**	**184**

Note : Navires autopropulsés d'une jauge brute égale ou supérieure à 1 000 tonneaux, y compris les traversiers appartenant à l'État, mais à l'exception des remorqueurs affectés au ravitaillement au large.

Source : Office des transports du Canada et Transports Canada

Est du Canada

Les services de transport de marchandises dans l'Est du Canada, y compris dans l'Arctique, sont assurés par une flotte de vraquiers (à pont à bordages rectilignes et autodéchargeurs), de navires-citernes, de navires transportant des marchandises générales et d'autres bâtiments. Algoma Central Corporation, Upper Lakes Group et Canada Steamship Lines sont les trois principaux exploitants dans la région des Grands Lacs et de la Voie maritime du Saint-Laurent. Seaway Marine Transport, un partenariat entre Algoma Central Corporation et Upper Lakes Group, gère la plus vaste flotte d'autodéchargeurs et de vraquiers non gréés sur les Grands Lacs, sur le Saint-Laurent et dans les eaux de l'Est du Canada.

Ouest du Canada

Sur la côte Ouest, une importante flotte de remorqueurs et de chalands assure des services intérieurs de transport maritime de marchandises. Même si la plupart des exploitants se livrent à des échanges commerciaux intérieurs, certains assurent des services internationaux entre les ports du Canada et des États-Unis.

Le Washington Marine Group contrôle plusieurs des grandes entreprises de remorqueurs et de chalands, notamment Seaspan International Ltd., le plus important exploitant canadien de remorqueurs et de chalands sur la côte Ouest, Cates Tugs, Norsk et Kingcome Navigation Company. Rivtow Marine Inc. (une compagnie SMIT) est la deuxième plus importante compagnie de remorqueurs en Colombie-Britannique.

2 Le tonnage brut désigne la capacité en pieds cubes des espaces situés dans la coque et les espaces clos au-dessus du pont d'un navire, divisée par 100. Ainsi, 100 pieds cubes de capacité équivalent à une tonne brute. Toutefois, la capacité des navires affectés au transport des marchandises peut également s'exprimer en tonnes de port en lourd (1 000 kg) qu'il faut pour immerger la coque à un tirant d'eau particulier (en général le tirant d'eau maximum l'été).

NORD DU CANADA

Dans l'Ouest de l'Arctique, la Société des transports du Nord Ltée (STNL) est le principal exploitant de services maritimes dans le bassin du Mackenzie (notamment sur le Mackenzie et le Grand lac des Esclaves), le long des côtes et dans les îles de l'Arctique et en Alaska. Cette compagnie exploite une flotte de remorqueurs et de chalands à double usage pour transporter des produits pétroliers en vrac et des marchandises sèches destinés aux collectivités, aux installations de défense et aux sites d'exploration pétrolière et gazière du Grand Nord. Avec le concours du gouvernement des Territoires du Nord-Ouest, la STNL a affrété un remorqueur et un chaland-citerne en 2005 pour acheminer des produits pétroliers de Vancouver vers l'Ouest de l'Arctique via Point Barrow.

Au début de 2001, la Garde côtière canadienne a cédé au gouvernement du Nunavut la responsabilité de la mission de ravitaillement de l'Arctique en ce qui concerne le transport des marchandises sèches et du carburant en vrac. Depuis cette date, tous les ministères, organismes et entrepreneurs du gouvernement du Nunavut doivent faire affaire avec le transporteur sous-traitant. Tous les autres expéditeurs qui se prévalent de ce service peuvent faire transporter leurs marchandises selon les mêmes modalités que celles qui figurent dans le contrat.

En vertu de contrats pluriannuels, le transport des marchandises sèches vers les régions de l'Est de l'Arctique a été assuré par Nunavut Sealink and Supply Inc. (NSSI) et par Nunavut Eastern Arctic Shipping (NEAS) durant la saison 2005. NSSI est un partenariat entre Transport Desgagnés et Arctic Cooperatives Ltd., qui a desservi les sept collectivités de la région de Kivalliq, ainsi que quatre collectivités de l'île de Baffin. NEAS a pour sa part desservi les dix autres collectivités de l'île de Baffin. Les marchandises étaient expédiées de Montréal. Vu que l'option de prolonger le contrat de réapprovisionnement en vigueur jusqu'en 2008 n'a pas été exercée en 2005, le contrat en vigueur expirera en 2006. Au mois de décembre, le gouvernement du Nunavut a lancé un appel d'offres pour assurer le transport maritime des marchandises sèches à compter de la saison 2006.

Également en vertu de contrats pluriannuels, le groupe Woodward et la STNL ont continué d'assurer la livraison de carburant en vrac vers la région. Au moyen de deux navires-citernes provenant de Montréal et de Churchill, le groupe Woodward a desservi les régions de l'île de Baffin et de Kivalliq en 2005. La STNL a pour sa part desservi la région de Kitikmeot.

Outre le ravitaillement de l'Arctique pour les collectivités du Nunavut, les services d'approvisionnement à destination du Nunavik sont gérés par le ministère des Transports du Québec tandis que les Cris de la baie James et de la baie d'Hudson sont desservis au départ de Moosonee (les marchandises provenant de la région de Toronto).

En 2004, Gardewine North, la Hudson Bay Railway, le Port de Churchill et Moosonee Transportation Limited ont formé une alliance pour ravitailler Kivalliq. Moosonee Transport, dont le siège est à la baie James, a loué deux chalands à la STNL pour livrer à sept collectivités de Kivalliq des marchandises sèches durant les mois de juillet et d'août. Les expéditeurs bénéficient d'un tarif unique pour les marchandises qui empruntent une combinaison de moyens de transport, soit le camion, le chemin de fer et le bateau, depuis Thompson ou Winnipeg (Manitoba) jusqu'à la région de Kivalliq au Nunavut.

Les mines de la région de l'Arctique possèdent également des navires qui livrent des denrées de ravitaillement à la région et repartent vers les marchés mondiaux avec du zinc et des concentrés de plomb.

SERVICES INTERNATIONAUX

Les services internationaux de transport maritime des marchandises englobent le transport en vrac et le transport de ligne.

Par transport en vrac, on entend le transport d'importants volumes de marchandises homogènes, souvent par envois en navire complet. Ces services sont fournis en vertu d'affrètements à temps (contrats à court et à long terme) et de « contrats au comptant » ou de « contrats à la demande » qui visent un nombre précis de voyages, de jours ou une quantité donnée de marchandises. L'industrie du transport en vrac évolue sur un marché concurrentiel. La majeure partie du commerce international de vrac du Canada est assurée en vertu d'affrètements à temps par des navires battant pavillon étranger. Parmi les produits canadiens transportés en vrac, mentionnons le charbon, le minerai de fer, les céréales et la potasse.

Le transport de ligne désigne le transport de plusieurs envois de cargaisons à des prix fixes pour chaque produit transporté à bord de navires qui font régulièrement escale dans certains ports selon un horaire régulier. Les marchandises sont souvent transportées dans des conteneurs standardisés qui peuvent facilement être transbordés à bord de trains ou de camions pour être transportés depuis le port. Le transport de ligne est dominé par d'importantes flottes de porte-conteneurs spécialisés qui sillonnent les principales routes commerciales du monde.

Les compagnies maritimes qui font escale dans les ports canadiens peuvent choisir d'offrir des services « hors conférence » ou comme membres de conférences maritimes qui s'entendent sur les tarifs et les modalités de services en vertu d'un accord de conférence. Ces pratiques sont soustraites à certaines dispositions de la *Loi sur la concurrence* par la *Loi dérogatoire sur les conférences maritimes* (LDCM), qui a été modifiée en 2002.

Les compagnies indépendantes, que l'on appelle aussi « hors conférence », offrent généralement des tarifs et des services comparables à ceux des compagnies « de conférence » et contribuent à assurer la concurrence sur le marché du transport maritime international.

Les compagnies maritimes peuvent décider d'appartenir à une conférence sur certaines routes et d'être indépendantes sur d'autres.

La majeure partie de la flotte internationale appartenant à des intérêts canadiens exploite des navires battant pavillon étranger et emploie des officiers et des membres d'équipage étrangers.

SERVICES OFFERTS AUX EXPÉDITEURS CANADIENS

En 2005, l'Office des transports du Canada avait 15 accords de conférence en dossier. Les conférences ne sont pas tenues de déposer leurs tarifs auprès de l'Office.

Cinq des conférences exploitent des services entre l'Est du Canada, l'Europe du Nord et la Méditerranée. Atlantic Container Line, Canada Maritime Ltd., Hapag-Lloyd Container Line, P&O Nedlloyd, Mitsui O.S.K. Lines et Orient Overseas Container Lines sont au nombre des principales compagnies qui desservent le Canada en tant que membres d'une conférence.

Le tableau 8-14 donne la liste des 15 accords de conférence en dossier à l'Office des transports du Canada.

TABLEAU 8-14 : CONFÉRENCES MARITIMES QUI ONT DESSERVI LE CANADA EN 2005

Canadian Continental Eastbound Freight Conference (E)
Canada-United Kingdom Freight Conference (E)
Continental Canadian Westbound Freight Conference (E)
Australia–Canada Container Line Association (E & O)
Mediterranean Canadian Freight Conference (E)
Canada/Australia–New Zealand Association Carriers (CANZAC) (E & O)
New Zealand–Canada Container Lines Association (E &O)
Canada Transpacific Stabilization Agreement (E & O)
Mediterranean North Pacific Coast Freight Conference (Canada) (O)
Canada/Australia–New Zealand Discussion Agreement (E & O)
Canada North Atlantic Westbound Freight Conference (E)
Canada Westbound Transpacific Stabilization Agreement (E)
Joint Mediterranean Canada Service Agreement (E)
Canadian Pacific/Latin American Freight Service (O)
Columbus/Maruba Working Agreement (O)

Note : E = côte Est; O = côte Ouest

Source : Office des transports du Canada

En vertu des dispositions relatives aux mesures distinctes de la LDCM, les expéditeurs bénéficient de la concurrence entre les transporteurs membres d'une conférence et les transporteurs hors conférence ainsi que de la concurrence que se livrent les membres d'une même conférence. En vertu de ces dispositions, les compagnies membres d'une conférence peuvent offrir des tarifs ou des services qui diffèrent de ceux qui sont publiés dans l'accord de la conférence. Et, en vertu des modifications apportées à la LDCM en 2002, les membres d'une conférence disposent désormais d'un délai de 5 jours plutôt que de 15 pour aviser les autres membres de la conférence de leur intention de prendre des mesures distinctes.

En vertu des modifications apportées à la LDCM en 2002, les membres d'une conférence peuvent désormais signer des contrats de service avec des expéditeurs sans avoir à divulguer les modalités des contrats aux autres membres de la conférence. Cela permet également à une conférence et à un expéditeur de négocier et de signer des contrats de service qui s'appliquent à tous les membres de la conférence. Ces contrats doivent cependant être déposés auprès de l'Office des transports du Canada pour être conformes à la LDCM.

En 2005, l'Office des transports du Canada a accepté le dépôt de cinq contrats de service[3] seulement, contre 15 en 2004 et 25 en 2003. Les contrats portaient à la fois sur le trafic entrant et sortant et des points d'origine/destination situés sur les côtes Est et Ouest du Canada.

TRANSPORT DES PASSAGERS

SERVICES DE TRAVERSIERS

Même si la plupart des principaux exploitants de traversiers du Canada font partie de l'Association canadienne des opérateurs de traversiers (ACOT), les services de traversiers varient considérablement sur le plan des prestations, du régime de propriété et des types de navires. Les propriétaires peuvent être de petits exploitants du secteur privé, des gouvernements provinciaux ou des sociétés d'État fédérales. Les gares maritimes et les installations de radoub appartiennent à des sociétés de traversiers, des municipalités, des gouvernements provinciaux, le gouvernement fédéral et d'autres sociétés qui en assurent aussi la location et l'exploitation. Les navires peuvent être de petits transbordeurs à câble, de grands navires de croisière et des traversiers rapides, et les services peuvent être saisonniers ou offerts tout au long de l'année.

Pour plus de précisions sur les principaux services de traversiers, voir le tableau A8-11 de l'addenda. De plus, la plupart des grands exploitants de services de traversiers ont leur propre site Web, leurs propres routes et leurs tarifs.

Les statistiques sur le trafic de 2004 de tous les membres de l'ACOT (on ne dispose pas encore des chiffres sur 2005) permettent de se faire une idée assez exacte de l'importance relative des activités de l'ACOT. En 2004, 38 millions de passagers et 16 millions de véhicules ont emprunté les services de traversiers canadiens. Le plus gros exploitant du Canada et de loin, la British Columbia Ferry Services Inc., a transporté plus de 22 millions de passagers et 8,6 millions de véhicules. Le ministère des Transports et de la Voirie de la Colombie-Britannique et la société Fraser River Marine Transportation exploitent également des services de traversiers en eaux intérieures et ont transporté

3 Les contrats de service sont des dispositions pro-concurrentielles dont le but est d'harmoniser la législation canadienne sur les conférences maritimes avec celle de ses principaux partenaires commerciaux et d'appuyer la tendance récente à une plus grande dépendance à l'égard du marché.

7,2 millions de passagers et 3,3 millions de véhicules de plus. Au Québec, la Société des traversiers du Québec a transporté 5,4 millions de passagers et 2,7 millions d'équivalents autos (EA).

Dans le Canada atlantique, les services de traversiers subventionnés par le fédéral se limitent désormais à ceux de Marine Atlantique S.C.C., société d'État fédérale, et de Northumberland Ferries Ltd. et C.T.M.A. Traversier Ltée, tous deux exploitants du secteur privé. Sur la côte Ouest, le gouvernement fédéral octroie une subvention annuelle à la Colombie-Britannique qui est reversée à BC Ferries.

En 2004, Marine Atlantique S.C.C. a transporté 417 550 passagers et 224 014 véhicules entre Terre-Neuve-et-Labrador et la Nouvelle-Écosse. Northumberland Ferries Ltd. et C.T.M.A. Traversier Ltée ont transporté 494 681 passagers et 207 135 véhicules. Les autres membres de l'ACOT, notamment les exploitants provinciaux de Terre-Neuve-et-Labrador, du Manitoba, de l'Ontario et du Nouveau-Brunswick, ont transporté environ 3,5 millions de passagers et 1,3 million de véhicules.

INDUSTRIE DES NAVIRES DE CROISIÈRE

Les grands navires de croisière qui font escale dans les ports canadiens appartiennent à des sociétés qui ont leur siège social à l'étranger. Les croisières que proposent ces paquebots battant pavillon étranger appartiennent à deux grandes catégories : les croisières de luxe et les mini-croisières, qui diffèrent par la capacité des navires, selon qu'elle est supérieure ou inférieure à 150 passagers.

Derrière les Caraïbes et la Méditerranée, les croisières à destination de l'Alaska qui empruntent le très pittoresque Inside Passage en Colombie-Britannique sont les plus populaires du monde. Vancouver et, de plus en plus, Seattle tiennent lieu de « ports d'attache », c'est-à-dire de ports d'embarquement et de débarquement des passagers. En 2005, Vancouver a enregistré une baisse de 2,1 % du trafic par rapport à 2004, lequel s'est établi à 910 172 passagers. Ce repli est essentiellement attribuable au fait que le port de Seattle réussit à attirer des navires de croisière, grâce à l'ouverture de nouvelles infrastructures, et à l'impact des événements mondiaux sur les voyages et le tourisme.

Dans l'Est du Canada, des navires de croisière de luxe partent régulièrement de New York pour remonter la côte Est, en faisant escale à Halifax, Charlottetown et dans d'autres ports de la côte Est avant d'entrer dans le Saint-Laurent pour le remonter jusqu'à Québec et Montréal. Il y a également des croisières de plus courte durée au départ de New York ou Boston pour Halifax, Saint John et d'autres ports de l'Atlantique. De nombreux ports, dont Saint John, ont investi dans de nouvelles infrastructures pour accueillir des navires de croisière.

D'autres ports canadiens profitent également des escales des navires de croisière, comme les ports de Victoria en Colombie-Britannique, de St. John's à Terre-Neuve-et-Labrador, et de Sydney en Nouvelle-Écosse.

Le tableau 8-15 illustre le trafic international des navires de croisière dans les principaux ports du Canada en 2004 et 2005. Le tableau A8-12 de l'addenda contient une série chronologique plus complète.

TABLEAU 8-15 : TRAFIC INTERNATIONAL DES NAVIRES DE CROISIÈRE DANS LES PRINCIPAUX PORTS CANADIENS, 2004 ET 2005

(passagers)

Année	*Vancouver*	*Montréal*	*Québec*	*Halifax*	*Saint John*
2004	929 976	43 385	71 280	212 834	138 622
2005 (prél.)	910 172	35 359	66 000	190 000	91 000

Source : Administrations portuaires canadiennes

TRANSPORT DES MARCHANDISES

Au moment d'aller sous presse, les données sur le trafic par région d'origine et de destination en 2004 n'étaient pas disponibles. Statistique Canada devrait publier ces données en juillet 2006. C'est pourquoi bon nombre des tableaux de cette section n'ont pas pu être actualisés avec les données sur le trafic de 2004. Dans la mesure du possible, Transports Canada a estimé le trafic selon les données publiées sur les sites Web des diverses administrations portuaires canadiennes (APC).

Les données des APC sur le trafic intérieur et international au sujet de 19 ports ont également servi à estimer le trafic maritime des marchandises dans tous les ports canadiens en 2004. De plus, on a rapproché les données historiques sur le trafic transfrontalier et outre-mer des données sur le commerce maritime international (selon la valeur) pour estimer les courants de trafic pour chaque secteur en 2004. Enfin, le trafic total manutentionné de même que les courants ont été rapprochés du PIB du Canada aux prix de base (dollars de 1997).

En 2004, le trafic maritime estimatif des marchandises s'est chiffré à 387 millions de tonnes[4], soit une hausse de 3,2 % par rapport à 2003. Les flux intérieurs estimatifs[5] ont représenté plus du cinquième de ce total (69,4 millions de tonnes), soit 1,6 % de plus que l'année d'avant (68,3 millions de tonnes). Les bâtiments battant pavillon canadien ont assuré environ 95,8 % (66,5 millions de tonnes) des flux intérieurs. En 2004, le trafic estimatif entre le Canada et les États-Unis s'est chiffré à 128,6 millions de tonnes, en hausse de 4,1 % par rapport à 2003, tandis que le reste du trafic international (hauturier ou outre-mer)[6] a augmenté de 3,1 % pour s'établir à 189 millions de tonnes.

4 D'après les flux de trafic plutôt que le tonnage manutentionné dans les ports canadiens (les volumes intérieurs ne sont pas comptabilisés deux fois).

5 Le trafic maritime en provenance et à destination d'un port canadien. Les flux ne tiennent compte du volume du trafic qu'une seule fois, par opposition aux chargements et aux déchargements dans les ports, pour lesquels, dans le cas du trafic intérieur, les mêmes volumes sont comptabilisés deux fois.

6 Trafic à destination ou en provenance de tous les pays étrangers autres que les États-Unis.

Le tableau 8-16 illustre les tendances du trafic maritime du Canada, par secteur, entre 2002 et 2004. Le tableau A8-13 de l'addenda illustre les mêmes tendances entre 1986 et 2004.

TABLEAU 8-16 : STATISTIQUES SUR LE TRAFIC MARITIME CANADIEN PAR SECTEUR, 2002 – 2004

(millions de tonnes)

	Flux			Total des flux	Total manutentionné
	Intérieurs	*Transfrontaliers*	*Outre-mer*		
2002	62,6	114,3	168,4	345,4	408,1
2003	68,3	123,5	183,2	374,9	443,0
2004 (est.)	69,4	128,6	188,9	386,9	456,3

Source : Statistique Canada, Le transport maritime au Canada, catalogue nº 54-205
Sites Web des APC et estimations de Transports Canada sur le trafic de 2004

Le tableau 8-17 compare le trafic portuaire des APC (intérieur et international) en 2003 et en 2004 de même que le trafic estimatif assuré en 2004 par tous les ports canadiens.

Ces 19 APC ont manutentionné plus de la moitié de toutes les marchandises canadiennes transportées par bateau en 2004, soit 237 millions de tonnes. Le solde des marchandises canadiennes représente 219 millions de tonnes manutentionnées par un réseau portuaire régional tout aussi important qui se compose de plus de 200 ports situés de l'Atlantique au Pacifique et jusqu'à l'Arctique.

COMMERCE MARITIME

Les données sur le commerce international montrent que le commerce maritime international du Canada en 2004 s'est chiffré à 117,5 milliards $ (à l'exclusion des expéditions via les ports américains). Cela représente une hausse de 9,3 % par rapport à 2003. Les importations maritimes se sont chiffrées à 63,4 milliards $, contre 54,1 milliards $ pour les exportations.

Le tableau 8-18 illustre la valeur des exportations et des importations maritimes par pays d'origine et de destination en 2004.

La valeur des importations a augmenté de 6 %, grâce notamment à l'augmentation des marchandises provenant de Chine, d'Allemagne, de Norvège et de Corée du Sud. Les principaux produits importés de Chine ont été les textiles, les cuirs et autres produits finis; les meubles, les gros appareils, les équipements ménagers, ainsi que les machines et les équipements électroniques.

La valeur des exportations a elle aussi augmenté, de 13,4 %, essentiellement vers les États-Unis, le Japon, la Chine et le Royaume-Uni. Les principaux produits exportés vers les États-Unis ont été les produits pétroliers et le pétrole brut; en ce qui concerne le Japon et la Chine, ces produits ont été les produits forestiers, les céréales et autres denrées alimentaires.

Le tableau 8-19 illustre la valeur de la part maritime du commerce international du Canada en 2004.

TABLEAU 8-17 : TRAFIC MARITIME INTÉRIEUR ET INTERNATIONAL DU CANADA MANUTENTIONNÉ PAR LES APC ET D'AUTRES PORTS, 2003 – 2004

Port	*Millions de tonnes 2003*	*Port (%) part*	*Millions de tonnes 2004*	*Port (%) part*	*Différence (%) 2004 par rapport à 2003*
Vancouver	66,7	15,1	73,6	16,1	10,3
Saint John	26,1	5,9	26,3	5,8	0,7
Sept-Îles/Pointe-Noire	22,9	5,2	17,5	3,8	(23,3)
Montréal/Contrecœur	20,8	4,7	23,6	5,2	13,7
Québec/Lévis	20,2	4,6	21,8	4,8	8,2
Halifax	13,9	3,1	13,8	3,0	(0,3)
Fraser River[1]	13,7	3,1	13,9	3,0	1,5
Hamilton	11,0	2,5	12,0	2,6	8,9
Thunder Bay	8,3	1,9	8,5	1,9	3,5
North Arm Fraser River[1]	4,7	1,1	5,1	1,1	9,0
Windsor Ontario	4,6	1,0	5,3	1,2	14,0
Prince Rupert	4,3	1,0	4,4	1,0	2,8
Belledune	2,3	0,5	2,1	0,5	(7,6)
Nanaimo	1,9	0,4	2,0	0,4	3,0
Trois-Rivières	1,9	0,4	2,3	0,5	24,6
Toronto	1,6	0,4	1,9	0,4	20,6
St. John's	1,6	0,4	1,6	0,4	0,6
Chicoutimi (Port Saguenay)	0,5	0,1	0,4	0,1	(18,2)
Port Alberni	1,0	0,2	1,0	0,2	2,3
Total des CPA	**227,9**	**51,4**	**237,3**	**52,0**	**4,1**
Autres ports[2]	**215,2**	**48,6**	**219,0**	**48,0**	**1,8**
Total manutentionné à tous les ports[2]	**443,0**	**100,0**	**456,3**	**100,0**	**3,0**

1 En raison de la double comptabilisation du trafic intérieur des ports du fleuve Fraser et de North-Fraser, on a utilisé les données de Statistique Canada relatives à 2003.
2 Trafic total estimatif en 2004 (456,3 millions) par Transports Canada, d'après le trafic enregistré aux APC en 2004 et les parts du marché historiques des APC.

Source : Sites Web des APC

TABLEAU 8-18 : TOTAL DES IMPORTATIONS ET DES EXPORTATIONS MARITIMES PAR PAYS (2004 PAR RAPPORT À 2003)

(milliards de dollars)

Pays d'exportation	*Exportations*[1] *2003*	*2004*	*% de changement*	*Pays d'importation*	*Importations 2003*	*2004*	*% de changement*
États-Unis	12,1	13,6	12,5	Chine, Rép. pop.	8,8	10,7	21,9
Japon	7,0	7,4	6,5	Japon	7,5	5,5	(26,8)
Chine, Rép. pop.	4,0	5,9	45,9	Allemagne	4,3	4,5	3,4
Royaume-Uni	2,5	2,8	10,0	Norvège	3,1	3,9	26,8
Corée du Sud	1,6	1,8	11,6	Corée du Sud	2,9	3,4	20,5
Allemagne	1,7	1,7	(0,3)	Royaume-Uni	3,3	2,9	(14,2)
Italie	1,4	1,2	(13,3)	États-Unis	3,2	2,7	(14,7)
France	1,3	1,3	(1,8)	Algérie	1,8	2,5	38,0
Pays-Bas	1,2	1,3	16,3	Italie	2,0	1,9	(7,5)
Norvège	0,9	1,5	62,8	France	1,9	1,7	(11,0)
Belgique	1,1	1,2	8,6	Irak	1,1	1,1	1,9
Taiwan	0,9	1,0	10,0	Taiwan	1,1	1,1	4,2
Hong Kong	0,6	0,8	24,7	Australie	1,1	1,1	3,0
Mexique	0,6	0,7	23,6	Arabie Saoudite	0,9	1,2	40,0
Espagne	0,5	0,8	42,5	Thaïlande	1,0	1,0	0,8
Autres pays	**10,3**	**11,1**	**8,5**	**Autres pays**	**16,0**	**18,3**	**14,3**
Total général (exportations)	**47,8**	**54,1**	**13,4**	**Total général (importations)**	**59,8**	**63,4**	**6,0**

1 Ce qui englobe les exportations et les réexportations intérieures.

Source : Statistique Canada, cat. nos 65-202 et 65-203, totalisations spéciales

TABLEAU 8-19 : VALEUR DE LA PART MARITIME DU COMMERCE INTERNATIONAL DU CANADA, 2004

(milliards de dollars canadiens)

	Transport maritime	*Tous les modes*	*Transport maritime (%)*
Transfrontalier			
Exportations[1]	13,57	347,89	3,9
Importations	2,69	208,65	1,3
Total	**16,26**	**556,54**	**2,9**
Autres pays			
Exportations[1]	40,57	63,68	63,7
Importations	60,67	146,06	41,5
Total	**101,24**	**209,75**	**48,3**

Note : Il se peut que les totaux ne correspondent pas à la somme des chiffres, ces derniers ayant été arrondis.

1 Ce qui englobe les exportations et les réexportations intérieures.

Source : Statistique Canada, cat. nos 65-202 et 65-203, totalisations spéciales

En 2004, le trafic maritime avec les Etats-Unis s'est chiffré à 16,3 milliards $, notamment grâce à des exportations d'une valeur de 13,6 milliards $. Cela n'a cependant représenté que 2,9 % de l'ensemble du commerce entre le Canada et les États-Unis. La majorité du trafic a été assuré par les moyens de transport de surface, comme le camion et le train.

La part du commerce maritime du Canada avec les pays d'outre-mer (à l'exclusion des États-Unis) s'est chiffrée à 101,2 milliards $ en 2004. Les exportations ont représenté 40,6 milliards $ de ce total, contre 60,7 milliards $ aux importations. Sur le plan de la valeur, le transport maritime a concentré 48 % de la totalité du commerce avec les pays d'outre-mer et a été le mode prédominant d'expédition des marchandises outre-mer.

L'Asie, l'Europe de l'Ouest et les États-Unis sont les principaux pays d'exportation/importation. Les principaux produits exportés vers l'étranger en 2004 (États-Unis compris) ont été : les produits forestiers (9,1 milliards $); l'essence/mazout (7,2 milliards $); et les céréales (5,3 milliards $). Au nombre des importations : le pétrole brut (10,9 milliards $; les textiles, les cuirs et autres produits finis (9,5 milliards $); les véhicules automobiles (6,3 milliards $); les machines (5,3 milliards $); et d'autres denrées alimentaires (3,1 milliards $). Pour d'autres précisions sur les États-Unis et les pays d'outre-mer et les principaux produits exportés et importés selon la valeur, se reporter au tableau A8-18 de l'addenda.

TRANSPORT AÉRIEN 9

Le trafic de passagers a atteint un niveau record en 2005.
L'arrêt des opérations de JetsGo en 2005 a renversé la tendance des transporteurs à faibles coûts à accroître leur part de marché.

PRINCIPAUX ÉVÉNEMENTS EN 2005

ACCORD « CIEL OUVERT » ENTRE LE CANADA ET LES ÉTATS-UNIS

Le 10 novembre 2005, les gouvernements du Canada et des États-Unis ont libéralisé davantage l'Accord de transport aérien canado-américain de 1995. Grâce aux nouvelles dispositions, l'accord de 1995, qui prévoit déjà des services aériens sans restrictions entre les deux pays, est conforme au modèle d'accord de ciel ouvert américain.

L'accord libéralisé a été négocié à l'issue de nombreuses consultations avec les intervenants canadiens et il fait suite à l'engagement pris par le ministre des Transports et le secrétaire des Transports des États-Unis en février 2005 voulant que leurs fonctionnaires discutent des perspectives d'une plus grande libéralisation du transport aérien. Il appuie également le Partenariat nord-américain pour la sécurité et la prospérité annoncé en mars 2005.

Les modifications les plus importantes apportées à l'accord « ciel ouvert » prévoient la libéralisation de l'accès des transporteurs aériens canadiens aux marchés tiers des États-Unis et vice-versa. Au nombre des avantages possibles, mentionnons : l'accès facilité des transporteurs canadiens de passagers et de fret aérien au vaste marché américain comme plate-forme permettant de desservir des pays tiers; une flexibilité accrue d'établissement des prix pour les transporteurs canadiens et américains; une multiplication des options qui s'offrent aux aéroports canadiens d'attirer des transporteurs américains; et une baisse des prix pour les consommateurs. Tous ces changements devraient entrer en vigueur le 1er septembre 2006.

EXAMEN DE LA POLITIQUE DES LOYERS DES AÉROPORTS

Le 9 mai 2005, Transports Canada a annoncé que le gouvernement du Canada adopterait une nouvelle politique des loyers aux aéroports appartenant au fédéral. La mise en œuvre a débuté le 1er janvier 2006. La nouvelle politique devrait aboutir à une baisse de près de 8 milliards $ des loyers des administrations aéroportuaires canadiennes pendant la durée de leurs baux en vigueur, en plus de redresser les iniquités du système. La nouvelle formule de calcul des loyers repose sur les principes modernes des baux commerciaux et est en phase avec d'autres formules de loyer en vigueur au sein du gouvernement fédéral et dans le secteur privé. La formule utilise une échelle progressive qui dépend des recettes brutes des aéroports et elle assure un loyer équitable aux 21 aéroports qui paient un loyer au Canada et aux contribuables.

Chaque aéroport du réseau national d'aéroports, qu'il soit petit, moyen ou grand, tirera des avantages financiers chaque année où il doit payer un loyer. Il est prévu que des parts importantes des économies résultant des baisses de loyer actuelles et futures aboutiront à une baisse du prix des billets d'avion pour les passagers. Outre la baisse des loyers, le gouvernement renoncera aux remboursements résiduels que lui doivent les administrations aéroportuaires au titre des chattels, comme les balayeuses de piste et les chasse-neige, ce qui vaut au total 21,9 millions $.

RENTABILITÉ DES PETITS AÉROPORTS

À sa réunion de septembre 2004, le Conseil des ministres des transports a adopté une résolution selon laquelle la rentabilité des petits aéroports est une responsabilité partagée. Les ministres ont demandé à Transports Canada de montrer l'exemple en définissant la mission des petits aéroports et en cernant les options d'actions futures. Un groupe de travail fédéral-provincial-territorial a été constitué et celui-ci s'est réuni à plusieurs reprises en 2005. La portée de l'étude réalisée par le groupe de travail portait sur tous les aéroports certifiés du Canada ainsi que sur les aéroports relevant de la Politique nationale des aéroports qui a modifié leur statut

d'aéroport certifié en aéroport enregistré depuis son adoption en 1994 (soit au total 362 aéroports). Les données recueillies au sujet des aéroports ont été analysées dans l'optique d'un réseau aéroportuaire. On a tenu compte à la fois de la mission commerciale et non commerciale des aéroports. À la réunion du Conseil des ministres des transports de septembre 2005, les ministres ont reconnu les progrès réalisés par le groupe de travail et ont admis que la question de la rentabilité des petits aéroports était complexe. Ils ont demandé au groupe de travail de poursuivre ses travaux et de soumettre un rapport à la réunion du Conseil des ministres des transports prévue à l'automne 2006.

Collecte électronique de statistiques sur le transport aérien

L'initiative de collecte électronique de statistiques sur le transport aérien (CESTA), qui a débuté en avril 2003, permet aujourd'hui de recueillir par voie électronique des statistiques opérationnelles sur le transport aérien auprès d'environ 220 transporteurs aériens qui desservent le Canada. Conçue à l'origine pour recueillir des statistiques auprès de 170 transporteurs aériens, la première phase de cette initiative a été prolongée pour permettre de recueillir des données auprès de ces nouveaux transporteurs. En recueillant les données de cette façon, l'initiative contribue à améliorer la divulgation des statistiques sur le transport aérien à l'industrie et au gouvernement et à alléger le fardeau que constituent l'établissement de rapports et les coûts qui s'y rattachent pour les intervenants. L'initiative suit son cours et n'a pas dépassé les limites de son budget, et elle devrait s'achever le 31 mars 2006. La deuxième phase de la CESTA a débuté en avril 2005 et permet aujourd'hui de recueillir des données sur le fret aérien et sur l'origine et la destination des passagers. La planification de la collecte de statistiques sur l'aviation générale et d'autres données sur les transporteurs aériens qui s'inscrit dans la deuxième étape de l'initiative CESTA est largement entamée. La date cible de parachèvement de la deuxième phase de la CESTA est le 31 mars 2008.

Indemnité au titre des responsabilités de tierces parties en cas de guerre et de terrorisme

Depuis que les compagnies d'assurances internationales ont mis fin à leur couverture à la suite des attentats du 11 septembre 2001, le gouvernement fédéral accorde une indemnité à court terme au titre des responsabilités de tierces parties en cas de guerre ou d'acte de terrorisme aux fournisseurs de services aériens essentiels au Canada. Ce programme d'indemnisation s'est poursuivi en 2005 pour des périodes renouvelables de 90 jours. Même si le marché des assurances s'est quelque peu rétabli, les niveaux de couverture qui existaient au préalable ne sont toujours pas offerts à des prix raisonnables. D'autres pays procurent une aide analogue à leurs transporteurs.

Convention du Cap et protocole

Le 24 février 2005, le projet de loi C-4, connu sous le nom de *Loi sur les garanties internationales portant sur des matériels d'équipements mobiles (équipements aéronautiques)*, a reçu la sanction royale.

Cette loi canadienne vise la mise en œuvre de la Convention relative aux garanties internationales portant sur des matériels d'équipements mobiles et du Protocole portant sur les questions spécifiques aux matériels d'équipements aéronautiques à la Convention relative aux garanties internationales portant sur des matériels d'équipements mobiles, que le Canada a signés en 2004. La Convention et le Protocole faciliteront et favoriseront le financement international reposant sur les actifs (c.-à-d. le financement qui utilise la valeur des équipements comme garantie de paiement).

Le 28 septembre 2005, les articles 11 à 18 de la Loi sont entrés en vigueur. Ces articles, qui contiennent des modifications à la *Loi sur la faillite et l'insolvabilité*, à la *Loi sur les arrangements avec les créanciers des compagnies* et à la *Loi sur les liquidations et les restructurations*, ont pour but de donner accès aux exploitants d'aéronefs à de nouvelles sources de financement à faibles coûts, ce qui réduit leurs coûts financiers.

Le reste de la Loi entrera en vigueur aussitôt que le Canada aura ratifié la Convention et le Protocole.

Jetsgo

Le 11 mars 2005, Jetsgo a cessé d'exploiter des services aériens réguliers et d'affrètement et a demandé la protection de la *Loi sur les faillites* à la Cour supérieure du Québec en vertu de la *Loi sur les arrangements avec les créanciers des compagnies*.

Peu après que la compagnie eut déclaré faillite, d'autres transporteurs canadiens exploitant des vols sur les mêmes liaisons desservies par Jetsgo ont offert de se porter au secours des passagers et des équipages laissés en rade.

Le 13 mai 2005, après l'échec de ses efforts de restructuration, Jetsgo a déclaré faillite. À l'issue de la décision prise par Jetsgo, Transports Canada a annulé le certificat d'exploitation aérienne du transporteur le 14 mars 2005.

Prédédouanement

Avant que les vols en partance pour les États-Unis ne quittent le Canada, le prédédouanement effectué à la frontière par les autorités américaines permet aux voyageurs et à leurs biens de passer les formalités de douane, d'immigration, de santé publique, d'inspection des aliments et de santé des végétaux et des animaux. Grâce à ce système, les voyageurs sont considérés comme des passagers de vols intérieurs à leur arrivée aux États-Unis, ce qui leur offre des correspondances

plus rapides et plus faciles vers d'autres villes américaines et un accès direct aux aéroports des États-Unis qui sont dépourvus d'installations d'inspections douanières et d'immigration. Le prédédouanement américain est actuellement offert dans sept aéroports canadiens (Calgary, Edmonton, Montréal, Ottawa, Toronto, Vancouver et Winnipeg). Le Canada et les États-Unis ont également convenu d'élargir le prédédouanement à l'aéroport de Halifax, prévu pour octobre 2006.

À la fin de 2005, des fonctionnaires représentant les gouvernements canadien et américain se sont réunis à Ottawa à l'occasion de la première réunion du Groupe consultatif sur le prédédouanement (GCP), groupe de travail binational qui a reçu pour mission en vertu de l'Accord de prédédouanement de 2001 d'examiner les questions de prédédouanement. L'un des objectifs primordiaux du GCP est d'assurer l'entrée en vigueur harmonieuse des formalités de prédédouanement à l'aéroport de Halifax.

Politique de désignations multiples

En 2005, le ministre a accordé deux nouvelles désignations en vertu de la politique de désignations multiples de 2002. C'est ainsi qu'Air Transat a reçu l'autorisation de desservir la Grèce et Skyservice, l'autorisation de desservir la Russie.

Accords bilatéraux

Le Canada a signé des accords ou des arrangements de transport aérien avec plus de 70 partenaires bilatéraux. En 2005, le gouvernement du Canada a tenu des négociations avec sept pays. De nouveaux accords ont été négociés avec la Guyane et la République populaire de Chine, tandis que les accords conclus entre le Canada et la Grèce, l'Inde et les États-Unis ont été grandement libéralisés. Les négociations menées avec la France et le Panama n'ont pas abouti.

Les accords de services aériens temporaires avec Israël et Singapour ont été prolongés, ce qui permet le maintien des services aériens existants.

INFRASTRUCTURES

Les infrastructures de transport aérien du Canada englobent les aéroports et le Système de navigation aérienne (SNA). Depuis l'adoption de la Politique nationale des aéroports en 1994, le gouvernement fédéral a réduit son rôle au chapitre de la gestion, de l'exploitation et de la propriété des aéroports. C'est ainsi que Transports Canada, qui était propriétaire et exploitant des installations, est devenu le propriétaire et l'organe de réglementation des aéroports canadiens. Le Ministère continue d'assurer la réglementation et la sécurité du SNA, même s'il en a cédé la propriété à NAV CANADA. Ces changements cherchent à promouvoir la sécurité, l'efficacité, l'abordabilité, l'intégration des services, l'innovation et la commercialisation. Le processus de cession est en grande partie terminé et des mises à jour à ce sujet sont publiées tous les mois sur le site Web de Transports Canada, à l'adresse www.tc.gc.ca/programmes/aeroports/rapportpna/menu.htm.

Aéroports

On dénombre au Canada environ 1 700 aérodromes, qui sont des installations enregistrées auprès de Transports Canada comme sites d'atterrissage et de décollage des aéronefs. Les aérodromes appartiennent à trois catégories : les hydroaérodromes, qui peuvent accueillir des avions à flotteurs, les héliports, qui peuvent accueillir des hélicoptères, et les aéroports terrestres, utilisés par les aéronefs à voilure fixe.

La majeure partie des activités aériennes commerciales du Canada se déroulent dans les aéroports terrestres certifiés. En raison de leur niveau d'activité ou de leur emplacement, ceux-ci sont tenus de respecter les normes de Transports Canada sur la certification des aéroports.

Recettes et dépenses des administrations aéroportuaires

Les administrations aéroportuaires exploitent les aéroports du réseau national d'aéroports (RNA) appartenant au gouvernement fédéral en vertu de baux à long terme, à l'exception des trois aéroports du RNA des territoires, qui appartiennent aux gouvernements territoriaux et sont exploités par eux, et de l'aéroport international de Kelowna, qui est exploité par la ville de Kelowna. Les administrations aéroportuaires sont constituées en sociétés sans capital-actions et sans but lucratif, avec un conseil d'administration formé de représentants locaux et publiquement responsable.

Les résultats financiers des administrations aéroportuaires pour l'exercice qui a pris fin le 31 décembre 2004 sont illustrés au tableau A9-1 de l'addenda.

Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires

Pour aider les aéroports hors RNA à financer leurs projets d'immobilisations qui ont trait à la sécurité, à la protection des actifs et à la réduction des charges d'exploitation, Transports Canada offre le Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires (PAIA). Pour être admissibles à ce programme, les aéroports doivent accueillir au minimum 1 000 passagers par an, respecter les exigences de certification des aéroports et ne pas appartenir au gouvernement fédéral. En 2005, le programme a annoncé le financement de 64 projets dans 48 aéroports pour un coût estimatif de 52,2 millions $. Le tableau A9-2 de l'addenda illustre, par province, la répartition des fonds accordés depuis la création du programme en avril 1995. Les projets du PAIA approuvés en 2005 sont indiqués au tableau A9-3 de l'addenda.

Frais d'améliorations aéroportuaires

La majorité des administrations aéroportuaires perçoivent des frais d'améliorations aéroportuaires (FAA) pour les aider à financer leurs dépenses d'immobilisations. Les recettes découlant des FAA ont augmenté de 75 millions $ en 2004 et ont représenté près de 22 % des recettes totales des aéroports du RNA. La majorité des FAA oscillent entre 10 $ et 15 $ par passager embarqué. La Greater Toronto Airports Authority facture également des FAA aux passagers en correspondance. La plupart de ces frais sont perçus par l'intermédiaire des billets des compagnies aériennes, seule la Direction de l'aéroport du Grand Moncton perçoit ces frais directement à l'aéroport. On trouvera une liste des FAA actuellement perçus par les aéroports du RNA au tableau A9-4 de l'addenda.

Résultats financiers des aéroports du RNA

Plusieurs grands aéroports ont enregistré une nette augmentation du volume de passagers en 2004, alors que certains des aéroports plus petits n'ont affiché qu'une hausse modérée du nombre de passagers. Dans l'ensemble, le trafic aux aéroports du RNA a augmenté de plus de 10 % par rapport à 2003. Les recettes d'exploitation des administrations aéroportuaires ont été mitigées en 2004, en dépit de l'augmentation du volume de passagers. Le tiers des aéroports ont vu leurs recettes essuyer un repli, essentiellement à cause de la rationalisation des services des compagnies aériennes (aéronefs plus petits ou moins de vols). Un deuxième tiers des administrations ont enregistré des gains de leurs recettes d'exploitation de 1 % à 10 %, tandis que le dernier tiers a connu des hausses supérieures à 10 %. Les aéroports qui ont affiché la croissance la plus forte ont été les plus grands aéroports du RNA, où la demande de services aériens a repris après plusieurs années de difficultés.

Les fluctuations des charges d'exploitation sont restées en général dans des limites raisonnables, le quart des administrations réduisant en fait leurs dépenses et la moitié majorant leurs dépenses de moins de 10 %, le quart restant affichant des hausses des charges d'exploitation supérieures à 10 %. Les frais d'intérêts et d'amortissement dans deux tiers des aéroports ont augmenté de plus de 10 %, car les administrations dépensent désormais les frais d'intérêts qui se rapportent à leurs projets de développement des immobilisations. Si l'on tient compte de l'ensemble des recettes et des dépenses, quatre aéroports se sont retrouvés en situation déficitaire, quatre ont enregistré un excédent se situant entre 0 et 5 millions $ et quatre un excédent de plus de 10 millions $.

Le total des loyers versés par les administrations aéroportuaires en 2004 a été de 248,2 millions $. Ce chiffre englobe le report de 36,9 millions $ de loyers par huit administrations dans le cadre du programme d'aide financière à court terme annoncé par le gouvernement en juillet 2003.

Les dépenses d'immobilisations ont quelque peu ralenti en 2004, car plusieurs administrations aéroportuaires ont entièrement ou pratiquement terminé d'importants projets d'agrandissement ou de rénovation. Il n'en reste pas moins que le total des dépenses des aéroports du RNA consacrées aux infrastructures se sont élevées à 1,2 milliard $. Vancouver et Winnipeg devraient entreprendre des projets à long terme qui coûteront respectivement 1,4 milliard $ et 450 millions $. Halifax et Victoria ont également annoncé des plans de réaménagement des infrastructures aéroportuaires. Une quantité appréciable des infrastructures a été financée par emprunt. Le montant global de la dette à long terme des aéroports du RNA se chiffrait à 7,9 milliards $ au 31 décembre 2004.

Système de navigation aérienne

NAV CANADA fournit des services de contrôle de la circulation aérienne et d'information de vol, elle émet des bulletins météorologiques, des services consultatifs d'aéroport et offre des aides électroniques à la navigation aérienne. NAV CANADA a le droit de fixer et de percevoir les frais de services auprès des propriétaires et des exploitants d'aéronefs. La majeure partie des frais s'appliquent aux transporteurs aériens commerciaux. Pour plus de précisions sur NAV CANADA, visiter son site Web à l'adresse www.navcanada.ca.

STRUCTURE DE L'INDUSTRIE

Compagnies aériennes

Groupe Air Canada

Les entreprises qui forment le groupe Air Canada sont demeurées le transporteur dominant du Canada en 2005, avec des recettes de 9,5 milliards $ entre le 1er octobre 2004 et le 30 septembre 2005. Air Canada a assuré la desserte de 12 villes au Canada, 33 aux États-Unis et 59 destinations internationales. La compagnie exploite une flotte de 201 appareils et elle emploie en moyenne 28 500 employés à temps plein. Air Canada est l'un des membres fondateurs de Star Alliance, consortium de 16 compagnies aériennes qui desservent 790 destinations dans 138 pays. Les routes nationales et transfrontalières moins fréquentées sont exploitées par Jazz, qui dessert 76 destinations, en particulier des petites collectivités. La compagnie emploie en moyenne 3 500 employés et elle exploite une flotte de 90 appareils. Air Canada a passé commande de 90 avions à réaction de transport régional auprès de Bombardier et d'Embraer. La livraison des nouveaux appareils a débuté à l'automne 2004 et se poursuivra pendant quatre ans. Vacances Air Canada offre des voyages organisés vers des destinations populaires. Jetz, qui est un service d'avions à réaction affrétés d'Air Canada, propose des vols affrétés de luxe aux équipes sportives et aux entreprises. En outre, trois exploitants locaux indépendants (Air Georgian, Central Mountain Air et Exploits Valley Air Services) assurent des vols régionaux pour le compte d'Air Canada.

TRANSPORTEURS À FAIBLES COÛTS

Les Canadiens bénéficient maintenant de services aériens intérieurs et transfrontaliers exploités par un certain nombre de transporteurs à faibles coûts qui assurent des services sans superflu. C'est à ces transporteurs que l'on doit en grande partie la croissance du trafic, et cette tendance a été observée au Canada et dans le monde entier. La deuxième plus importante compagnie aérienne du Canada, WestJet, a engrangé des recettes de plus de 1 milliard $ entre le 1er octobre 2004 et le 30 septembre 2005. Cette compagnie, qui a son siège à Calgary, dessert 34 villes avec 57 appareils et 4 900 employés. WestJet a commencé à exploiter des services transfrontaliers réguliers à l'automne 2004, notamment vers la Californie et la Floride et, plus récemment, vers Hawaï. WestJet a l'intention d'ajouter huit appareils à sa flotte en 2006. CanJet, qui a son siège à Halifax, exploite 9 appareils et dessert 15 destinations dans l'Est de l'Amérique du Nord. Outre leurs services réguliers, WestJet et CanJet offrent tous deux des services d'affrètement. Une troisième compagnie aérienne à faibles coûts, Jetsgo de Montréal, a cessé ses activités le 11 mars 2005. La compagnie a annoncé en mai 2005 qu'elle ne reprendrait pas ses vols comme elle le prévoyait à l'origine et elle a liquidé ses actifs.

TRANSPORTEURS D'AGRÉMENT

La vogue des destinations de loisir, en particulier l'Europe l'été et les États-Unis ou les Caraïbes l'hiver, a amené un certain nombre de compagnies aériennes à se concentrer sur le marché touristique et à offrir des forfaits vacances. Toutefois, la plupart des compagnies aériennes de loisir, qui sont traditionnellement des compagnies d'affrètement, offrent maintenant des vols réguliers sur les marchés pour lesquels elles ont obtenu une désignation à cet effet. Les principaux acteurs de ce segment de l'industrie sont Air Transat et Skyservice Airlines. Air Transat, qui a son siège à Montréal, exploite 14 aéronefs à destination de 90 villes. Air Transat offre désormais des services réguliers vers la France et le Royaume-Uni. Skyservice Airlines, qui a son siège à Mississauga, exploite une flotte de 20 appareils et compte 1 200 employés. Zoom Airlines assure des services réguliers au départ de plusieurs villes du Canada vers le Royaume-Uni et la France, de même que des vols d'affrètement vers les Caraïbes, avec quatre appareils. Harmony Airways, qui a son siège à Vancouver, assure des vols réguliers au départ de cinq villes canadiennes vers quatre destinations américaines, de même que des vols d'affrètement, avec quatre aéronefs.

COMPAGNIES AÉRIENNES ÉTRANGÈRES

Vingt villes canadiennes sont desservies par 25 compagnies aériennes américaines, alors que 43 compagnies aériennes étrangères assurent des vols entre le Canada (principalement Montréal, Toronto et Vancouver) et 57 destinations internationales dans 39 pays. Pour une liste des compagnies aériennes étrangères qui desservent le Canada régulièrement, consulter le tableau A9-5 de l'addenda.

COMPAGNIES AÉRIENNES DU GRAND NORD

Des vols réguliers et affrétés sont assurés tout au long de l'année par plusieurs compagnies aériennes dans les trois territoires au moyen d'aéronefs mixtes qui transportent à la fois des passagers et du fret. Les principaux protagonistes sont Air North, Calm Air, Canadian North (dont la raison sociale est Air Norterra) et First Air. D'autres compagnies aériennes complètent ces services, comme Aklak Air, Kenn Borek Air et North-Wright Airways, assurant des vols vers les localités les plus éloignées de l'Arctique. La plupart des compagnies aériennes de la région assurent également des vols Medevac et d'autres services de transport en vertu de contrats signés avec les gouvernements fédéral et territoriaux.

TRANSPORTEURS LOCAUX

Des compagnies aériennes locales de petite taille assurent des vols dans tout le Canada, en particulier à destination des localités éloignées et sur des marchés spécialisés (p. ex. Bearskin Airlines assure des vols entre plusieurs villes de l'Ontario, ainsi que des vols en hydravion et en hélicoptère en Colombie-Britannique). Ces mêmes compagnies offrent des services de substitution sur certains marchés régionaux (p. ex. Hawkair en Colombie-Britannique et Provincial Airlines dans l'Est du Canada). Bon nombre de ces compagnies et de leurs principaux secteurs d'exploitation sont indiqués au tableau A9-6 de l'addenda. À l'instar des compagnies aériennes qui desservent l'Arctique, de nombreux transporteurs locaux offrent des services de transport d'urgence en vertu de contrats conclus avec les gouvernements fédéral et provinciaux.

COMPAGNIES TOUT-CARGO

Un certain nombre de compagnies tout-cargo exploitent des vols en avion à réaction pour le compte de la Société canadienne des postes, de compagnies de messageries, de transitaires, de groupeurs et d'expéditeurs, parmi lesquels Cargojet Canada de Mississauga, Kelowna Flightcraft de Colombie-Britannique et Morningstar Air Express d'Edmonton.

AVIATION COMMERCIALE ET D'AFFAIRES

Le nombre réel de compagnies aériennes qui exercent des activités au Canada est beaucoup plus important que ne le laisse présumer la section précédente. À la fin de 2005, l'Office des transports du Canada faisait état de plus de 2 300 licences actives. Le tableau A9-7 de l'addenda illustre le nombre de licences délivrées au 31 décembre 2005. Le nombre de licences du personnel délivrées par Transports Canada confirme l'importance du secteur de l'aviation commerciale. Le nombre de licences commerciales détenues en 2005 équivaut à peu près au nombre de licences de transport aérien. Le tableau A9-8 de l'addenda résume le nombre de licences du personnel délivrées, alors que le tableau A9-9 illustre la ventilation de ces licences par province.

L'aviation d'affaires a poursuivi sa croissance en 2005 grâce à la copropriété, qui permet à des particuliers ou à des entreprises qui ne pourraient pas autrement posséder leur propre aéronef d'acquérir des parts d'un aéronef en achetant des unités de temps de vol. Ce type de régime de propriété est réglementé au Canada comme un service aérien commercial.

Parmi les services aériens spécialisés, il y a des services aussi divers que la formation au pilotage, le parachutisme, les vols en planeur, la lutte aérienne contre les feux de forêt et les incendies, les inspections aériennes et les travaux de construction, la photographie et les levés aériens, la publicité, les sondes météorologiques, la pulvérisation agricole, l'héliportage de billots et l'exploitation forestière par hélicoptère, de même que les services d'aéroglisseur, services qui n'impliquent pas le transport de passagers ou de fret. Ce segment comprend plusieurs grandes compagnies (comme Canadian Helicopters), mais beaucoup d'entre elles sont de tout petits exploitants qui desservent des marchés locaux.

Aviation de loisir

L'aviation de loisir, sous toutes ses formes, a concentré près des deux tiers des pilotes et les trois quarts de tous les aéronefs immatriculés au Canada en 2005. C'est également le segment le plus important des activités d'aviation civile au Canada. La plupart des avions de loisir sont des avions de type standard, même si ce segment englobe aussi tous les autres types d'aéronefs de loisir, comme les ultralégers, les planeurs et les ballons, pour ne nommer qu'eux. Pour d'autres précisions sur les types d'aéronefs exploités, voir le tableau A9-10 de l'addenda.

PRIX, PRODUCTIVITÉ ET RÉSULTATS FINANCIERS

En 2004, le total des recettes passagers a augmenté de 9,3 %. Cette hausse est entièrement attribuable à l'augmentation de la demande (9,4 %), car les prix sont restés pratiquement inchangés en 2004. Ces hausses de la production ont dépassé les baisses enregistrées en 2003 (lorsque l'épidémie de SRAS et la guerre en Iraq ont comprimé la demande); toutefois, le total des recettes est resté inférieur au niveau de 2002. Même si les prix n'ont pas augmenté dans l'ensemble en 2004, on ne peut en dire autant des prix pratiqués sur le segment transfrontalier. Entre 1999 et 2004, les prix des services passagers sont demeurés stables, alors que la demande a légèrement baissé (-0,9 %). D'après les données préliminaires dont on dispose, les prix du fret aérien ont reculé de 2,7 % en 2004, alors que la production a augmenté de 16 %.

La productivité de l'industrie du transport aérien a augmenté de 4,8 % en 2004. Cette amélioration est attribuable au relèvement de la productivité sur le plan de la main-d'œuvre et du carburant, qui résulte partiellement de l'utilisation d'aéronefs qui consomment moins de carburant. La productivité du capital a reculé de 2,8 %. Cette mesure particulière de la productivité est difficile à évaluer avec précision dans l'industrie du transport aérien, partiellement à cause du traitement des actifs dont on est propriétaire et que l'on loue. Les coûts unitaires ont baissé de 6 % dans l'ensemble. Cela s'explique par une baisse de 17,5 % des coûts unitaires de la main-d'œuvre (qui reflète les concessions obtenues par Air Canada à l'occasion de sa restructuration) de même qu'une baisse de 7,2 % des coûts d'immobilisations (qui est sans doute également liée à la restructuration d'Air Canada et à des modalités de location plus favorables). Cependant, les coûts unitaires du carburant ont continué de grimper en 2004 et ont affiché une hausse de 15,5 % par rapport à 2003. Après une baisse en 2003, l'ensemble des recettes du transport aérien a augmenté de plus de 1 milliard $, mais est demeuré en deçà des niveaux records enregistrés en 2000.

TRANSPORT DU FRET

Le fret aérien est transporté dans la soute à bagages des avions de transport de passagers et à bord d'avions mixtes et d'avions tout-cargo. Étant donné la déréglementation du marché intérieur canadien du transport du fret aérien, il n'y a pas de limites quant aux trajets, à la capacité ou aux tarifications. Les services aériens transfrontaliers et internationaux de transport de fret sont régis par les accords bilatéraux de services aériens, d'autres accords internationaux et par les politiques nationales. Même si certaines entreprises tout-cargo assurent des services d'affrètement en dehors du Canada pour le compte de compagnies aériennes ayant leur siège à l'étranger, leur présence est plutôt limitée sur leurs propres marchés internationaux. Il n'en reste pas moins qu'un important volume de fret est transporté dans la soute des avions de transport de passagers.

De nombreux exploitants au Canada offrent des vols tout-cargo spécialisés avec un total de 30 aéronefs. En outre, Air Canada exploite des services de fret aérien dans le cadre de ses vols réguliers de transport de passagers. Les recettes générées par le fret aérien ont représenté 6 % des recettes d'Air Canada au cours des trois premiers trimestres de 2005. Dans le Grand Nord, Canadian North et First Air exploitent également des services de fret aérien, aux côtés de nombreux autres petits exploitants.

Le tableau A9-11 de l'addenda illustre le volume de marchandises acheminées par les transporteurs canadiens entre 1993 et 2004. Dans l'ensemble, le nombre de tonnes transportées a augmenté de 5 % en 2004 par rapport à 2003, renversant partiellement le repli de 22 % enregistré entre 2000 et 2003. Les recettes d'exploitation générées par les marchandises transportées à bord des avions des transporteurs canadiens sont illustrées au tableau A9-12 de l'addenda.

Entre 2003 et 2004, les recettes intérieures ont progressé de 5 %, alors que les recettes internationales et transfrontalières (confondues) sont restées stables.

Le tableau A9-13 de l'addenda compare la valeur des marchandises expédiées par avion à celle des autres modes de transport. Alors que la valeur du commerce aérien entre le Canada et les États-Unis a régulièrement augmenté entre 1997 et 2000, le marché a diminué chaque année entre 2000 et 2004, moyennant une baisse de 15,5 milliards $, ou 33 %. Cette perte a été plus marquée dans le secteur des importations que dans celui des exportations. Toutefois, en 2005, la tendance baissière du fret aérien semble s'être arrêtée avec une hausse enregistrée de 1,6 %. La part du total des échanges commerciaux par avion entre le Canada et les États-Unis a été de 5,6 % en 2005, par rapport au niveau sans précédent de 8,1 % enregistré en 2000.

Comme l'indique le tableau A9-13 de l'addenda, les échanges commerciaux par avion entre le Canada et les autres pays que les États-Unis ont progressé de manière appréciable entre 2004 et 2005, de 11 %. Cela peut s'expliquer par l'essor des exportations et des importations, lesquelles ont progressé respectivement de 13 % et de 9 % en 2005 par rapport à 2004. Les échanges ont continué d'être axés sur les importations, qui ont représenté près de 59 % de plus que la valeur des biens exportés. La part du transport aérien dans la valeur totale des échanges avec d'autres pays a été de 22,6 % en 2005, soit légèrement moins que le sommet de 23,4 % atteint en 2000.

Sur le total des marchandises expédiées par avion, 84 % provenaient des provinces de l'Est ou leur étaient destinées. Comme prévu, les États-Unis, les pays d'Europe de l'Ouest et les pays d'Asie, dans cet ordre, ont été les principaux marchés vers lesquels le Canada a expédié des produits par avion. Pour une ventilation régionale des importations et des exportations, voir le tableau A9-14 de l'addenda. Le tableau A9-15 illustre la valeur des importations et des exportations expédiées par avion et par pays pour les 25 pays les plus importants. Le tableau A9-16 de l'addenda donne la ventilation des groupes de produits selon les biens expédiés par avion. Il n'est pas étonnant de constater que les articles de grande valeur, comme les machines et les équipements électriques, les aéronefs et les matériels de transport et d'autres biens manufacturés, représentent la majorité des biens expédiés par avion.

TRANSPORT DES PASSAGERS

TRAFIC

Le trafic passagers en 2005 a atteint des niveaux records avec plus de 63 millions de passagers, soit une hausse de 6 % par rapport à 2004. Comme l'illustre le tableau 9-1, les segments des vols intérieurs, transfrontaliers et internationaux ont enregistré des hausses significatives avec des augmentations de 4 % pour le segment des vols intérieurs et de 7 % pour les segments des vols transfrontaliers et internationaux.

Pour un résumé du trafic de 2004 aux 26 aéroports du RNA, par secteur et par région, voir le tableau A9-17 de l'addenda.

TABLEAU 9-1 : TRAFIC DES PASSAGERS AÉRIENS, 2001 – 2005

(milliers de passagers)

	Vols intérieurs	*Vols transfrontaliers*	*Vols internationaux*	*Total*
Passagers aériens				
2001	24 994	18 568	13 196	56 758
2002	23 862	17 575	12 930	54 367
2003	25 234	16 858	12 661	54 753
2004	27 362	18 492	14 269	60 123
2005	28 542	19 818	15 329	63 689
Variation annuelle (%)				
2002-2001	(4,5)	(5,3)	(2,0)	(4,2)
2003-2002	5,7	(4,1)	(2,1)	0,7
2004-2003	8,4	9,7	12,7	9,8
2005-2004	4,3	7,2	7,4	5,9

Notes : Données estimatives pour 2004 et 2005.
Le trafic passagers est fondé sur le nombre de passagers embarqués et débarqués, mais les résultats du segment des vols intérieurs ont été divisés par deux pour éviter la double comptabilisation des passagers.

Source : Statistique Canada

SERVICES

INTÉRIEURS

Les compagnies aériennes ont raffermi leur position grâce à la hausse modérée du trafic en 2005 et à la disparition de Jetsgo au mois de mars. Air Canada est à mi-chemin du plan de renouvellement de sa flotte, en vertu duquel la compagnie ajoutera 90 nouveaux avions à réaction de transport régional d'ici le début de 2008. Air Canada a annoncé, à la fin de l'année, qu'elle louerait huit autres avions de transport régional pour une durée de quatre ans. En raison de l'agrandissement de la flotte, Air Canada a cédé plusieurs vols intérieurs à Jazz. Parmi les villes touchées, il faut mentionner Fredericton, Moncton, Québec, Regina, Saint John, Saskatoon et Thunder Bay. De plus, Jazz a inauguré plusieurs nouvelles routes dans l'Ouest du Canada, rétablissant ainsi une capacité qui avait été comprimée en 2004. Une nouvelle liaison entre Calgary et Fort McMurray a été l'ajout le plus notoire.

Les changements se sont poursuivis à l'aéroport de Hamilton avec le départ de CanJet Airlines en juillet 2005. CanJet était arrivée sur le marché en 2004, pour combler une partie du vide créé lorsque WestJet a réduit ses dessertes. À sa place, Air Canada Jazz a inauguré un nouveau service à destination de Montréal et d'Ottawa au mois de septembre. Le vol à destination de Montréal est exploité à raison de quatre liaisons quotidiennes et le vol à destination d'Ottawa, de trois liaisons quotidiennes. Les nouveaux vols sont exploités par Jazz à bord d'avions à réaction de transport régional d'une capacité de 50 sièges.

L'an dernier, de nombreux transporteurs locaux ont été dynamiques, Air Labrador poursuivant son expansion au Québec et inaugurant un nouveau vol entre Québec et les Îles-de-la-Madeleine via Moncton. Toutefois, les compagnies locales ont été touchées par la hausse des prix du carburant. Norcanair, qui desservait neuf villes en Saskatchewan, a cessé d'exister en février 2005. Transwest Air continue de desservir la région. Regional 1 Airlines, qui assure des vols en Alberta et en Colombie-Britannique, a cessé d'exister en septembre 2005. De plus, Hawkair, qui a son siège en Colombie-Britannique, a annoncé au mois d'octobre son intention de se restructurer en vertu de la *Loi sur les arrangements avec les créanciers des compagnies*. Hawkair songe à poursuivre ses activités pendant qu'elle est sous la protection de la *Loi sur les faillites*.

Le tableau A9-18 de l'addenda donne une liste des vols intérieurs nouveaux et abandonnés.

Vols transfrontaliers

WestJet a poursuivi son expansion dans le segment des vols transfrontaliers, ajoutant cinq nouvelles destinations en 2005 aux sept aéroports qu'elle s'est mise à desservir en 2004. Les nouvelles destinations comprennent de nouveaux vols saisonniers à destination de Fort Myers et Palm Springs, des vols de Vancouver à Honolulu et Maui et l'inauguration de vols réguliers à destination de Las Vegas en provenance de six villes canadiennes. Bon nombre des vols à destination de Las Vegas étaient exploités au préalable comme vols d'affrètement. Air Canada a elle aussi été active sur le marché de Las Vegas, ajoutant de nouveaux vols en provenance de Calgary et de Vancouver et augmentant la fréquence des vols en provenance de Montréal et Toronto. La cessation des vols de Jetsgo au mois de mars a particulièrement touché le marché de Floride; toutefois, d'autres compagnies aériennes, en particulier Air Canada et WestJet, avaient rétabli une bonne part de la capacité perdue avant la fin de l'année.

En dépit de coefficients de remplissage records, la hausse des prix du carburant associée à la baisse des rendements passagers a incité Delta Airlines et Northwest Airlines à se placer sous la protection de la *Loi sur les faillites* en 2005. Deux autres grands transporteurs, United Airlines et US Airways, étaient eux aussi protégés par la *Loi sur les faillites* à l'époque. Les compagnies ainsi touchées ont réagi à la situation financière en réduisant leur capacité en Amérique du Nord, notamment sur certains faisceaux à destination du Canada. D'autres compressions de services sont attendues en 2006 pendant que l'industrie américaine se restructure. US Airways, qui a été achetée par America West Airlines, est depuis sortie de la protection de la *Loi sur les faillites*. La nouvelle compagnie fusionnée évoluera sous la raison sociale d'US Airways. ACE Aviation Holdings, la société mère d'Air Canada, a annoncé qu'elle acquerrait des intérêts financiers de 7 % dans la nouvelle compagnie.

Pour d'autres précisions sur les services frontaliers nouveaux et abandonnés, voir le tableau A9-19 de l'addenda.

Vols internationaux

Air Canada a continué d'inaugurer des vols sans escale vers l'Asie au départ de Toronto avec l'ajout de vols tout au long de l'année à destination de Beijing et de Séoul en 2005. De plus, Air Canada a inauguré de nouveaux vols à destination de Rome et de Saint-Domingue. Plusieurs compagnies étrangères ont inauguré de nouveaux vols à destination du Canada en 2005. Air India a fait son retour au Canada après une interruption de huit ans avec de nouveaux vols entre Toronto et Delhi. Le vol assuré trois fois par semaine fait escale à Amritsar et à Birmingham. De plus, Etihad Airways a inauguré un vol trois fois par semaine à destination de Toronto au départ d'Abu Dhabi. Parmi les autres nouveaux venus sur le marché canadien, il faut mentionner Transaero Airlines qui assure un vol entre Montréal et Moscou et Universal Airlines qui offre des vols entre Hamilton et la Guyane. Voir le tableau A9-20 de l'addenda pour une liste des vols internationaux nouveaux et abandonnés.

Concurrence

Sur le plan intérieur, l'augmentation récente de la part des compagnies à faibles coûts sur le marché intérieur a cessé en 2005 avec la disparition de Jetsgo. Entre décembre 2004 et décembre 2005, la part de capacité d'Air Canada a augmenté de 8 %, pour atteindre 60 %, alors que la part de WestJet est passée à 29 % et celle de CanJet, à 3 %. Air Canada a augmenté sa part de capacité sur tous les marchés, à l'exception du Grand Nord du Canada, où des compagnies aériennes comme Air North, Canadian North et First Air ont fermement maintenu leur position. Même si la part de la capacité intérieure d'Air Canada a considérablement augmenté en 2005, le chiffre actuel est nettement inférieur à la part de 79 % qu'elle détenait en décembre 2001. Pour d'autres précisions sur la part du marché intérieur par compagnie aérienne et par région en décembre 2005, consulter les tableaux A9-21 et A9-22 de l'addenda, et le tableau A9-23 pour les résultats résumés des 25 principaux marchés intérieurs.

Cat. No. T1-10/2005F
ISBN 0-662-71891-7

Also available in English under the title "Transportation in Canada 2005"